SKRZYDLATA POLSKA

NR 17 (877) • 28. IV. 1968 • ROK XXIV/XXXVIII • CENA 2 ZŁ

W dniu ŚWIĘTA PRACY – 1 MAJA

wszystkim naszym Czytelnikom
Współpracownikom i Sympatykom
oraz Działaczom i Pracownikom
lotnictwa polskiego
składamy najlepsze życzenia

Foto: M. Kobrzyński

DZIEŃ TRANSPORTOWCA I DROGOWCA

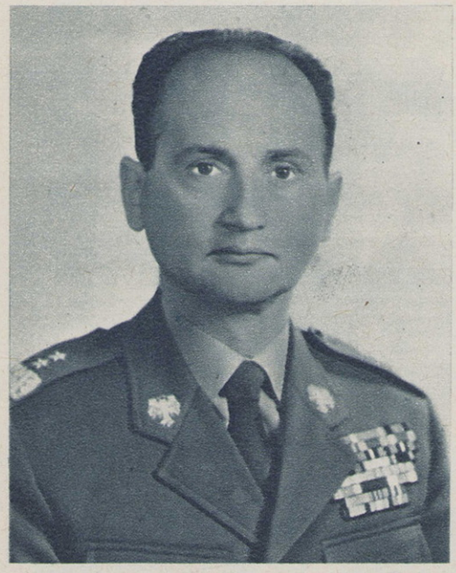
MARIAN SPYCHALSKI
PRZEWODNICZĄCY RADY PAŃSTWA PRL

Na pierwszym w wiosennej sesji posiedzeniu Sejmu Przewodniczącym Rady Państwa został wybrany Marszałek Polski Marian Spychalski.

Władysław Gomułka zgłaszając kandydaturę Mariana Spychalskiego w imieniu Klubów Poselskich PZPR, ZSL i SD powiedział:

„Według głębokiego przekonania wnioskodawców, opartego na wieloletniej znajomości działalności polityczno-społecznej i państwowej Mariana Spychalskiego, działalności, która sięga okresu okupacji i walki z hitleryzmem w szeregach Gwardii Ludowej i późniejszej Armii Ludowej oraz późniejszej ofiarnej pracy i walki na odpowiedzialnych stanowiskach, jakie zajmował w Polsce Ludowej, kandydatura ta odpowiada w pełni najlepiej pojętym wymogom, związanym ze stanowiskiem przewodniczącego Rady Państwa PRL."

WOJCIECH JARUZELSKI
MINISTER OBRONY NARODOWEJ



Na wniosek prezesa Rady Ministrów Sejm powołał na stanowisko Ministra Obrony Narodowej – gen. dyw. Wojciecha Jaruzelskiego.

NOWI WICEMINISTROWIE OBRONY NARODOWEJ

Prezes Rady Ministrów mianował wiceministrami Obrony Narodowej obywateli:

JÓZEFA URBANOWICZA — generała dywizji, Szefa Głównego Zarządu Politycznego,

BOLESŁAWA CHOCHĘ — generała dywizji, zastępcę Szefa Sztabu Generalnego,

TADEUSZA TUCZAPSKIEGO — generała dywizji, Głównego Inspektora Szkolenia.

ZMIANY NA STANOWISKACH W WOJSKU POLSKIM

Minister Obrony Narodowej wyznaczył:

- na stanowisko Szefa Sztabu Generalnego — gen. dyw. **BOLESŁAWA CHOCHĘ**, dotychczasowego zastępcę Szefa Sztabu Generalnego;
- na stanowisko I zastępcy Szefa Sztabu generalnego — gen. dyw. **EUGENIUSZA MOLCZYKA**, dotychczasowego Dowódcę Śląskiego Okręgu Wojskowego;
- na stanowisko Komendanta Akademii Sztabu Generalnego — gen. dyw. **ADAMA CZAPLEWSKIEGO**, dotychczasowego zastępcę Szefa Sztabu Generalnego, na miejsce odchodzącego w stan spoczynku gen. dyw. **JÓZEFA KUROPIESKI**;
- na stanowisko Dowódcy Śląskiego Okręgu Wojskowego — gen. bryg. **FLORIANA SIWICKIEGO**, dotychczasowego Szefa Sztabu Śląskiego Okręgu Wojskowego.

W następnym numerze przeczytacie:

- Zobaczymy ich na starcie mistrzostw świata w Lesznie
- Lotnictwo Polskie na frontach II Wojny Światowej
- Wojska szpiegowsko-dywersyjne USA
- Księżycowy zespół lądujący
- „Apollo-6" i co dalej?

IMIENIA JURIJA GAGARINA

SZKOŁĄ podstawowa nr 1 w Istebnej, w Beskidzie Śląskim, otrzymała imię pierwszego kosmonauty świata — Jurija Gagarina. Na podkreślenie przy tym zasługuje fakt, że szkoła grupuje stosunkowo dużą liczbę uczniów zajmujących się modelarstwem lotniczym oraz interesujących się lotnictwem i kosmonautyką. Imię Jurija Gagarina otrzymały również szczepy harcerskie przy szkole nr 1 w Gdyni i szkole nr 2 w Nowym Stawie oraz członkowie kręgu instruktorów popularyzacji lotnictwa przy Komendzie Gdańskiej Chorągwi Harcerstwa.

1 MAJA
DZIEŃ
MIĘDZYNARODOWEJ SOLIDARNOŚCI MAS PRACUJĄCYCH W WALCE PRZECIWKO IMPERIALIZMOWI O POKÓJ, DEMOKRACJĘ I SOCJALIZM

PIERWSZA ODZNAKA W NAJMŁODSZYM AEROKLUBIE

Pilot szybowcowy najmłodszego w Polsce Aeroklubu Zagłębia Miedziowego, Zbigniew Sielicki, w dniu 9 kwietnia br. wykonał przelot z Lubina do Wrocławia, uzupełniając ostatni warunek do srebrnej odznaki szybowcowej. Jest to pierwsza odznaka zdobyta w AZM.

W dniu 8 kwietnia br. Tadeusz Snochowski wykonał przelot docelowo-powrotny na trasie Lubin — Leszno — Lubin, długości 110 km. Piloci szybowcowi AZM wylatali już w bieżącym roku, do 9 kwietnia, ponad 50 godzin.

Emil Didyk

REZOLUCJE AEROKLUBÓW BYDGOSZCZY I LUBLINA

Załogi i członkowie Aeroklubów Bydgoskiego i Lubelskiego na otwartych zebraniach, które odbyły się w pierwszych dniach kwietnia br., podjęły rezolucje potępiające inspiratorów i prowodyrów marcowych wydarzeń w Warszawie. Jednocześnie zdecydowanie popierają program i politykę Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej oraz stanowisko przedstawione przez Władysława Gomułkę na spotkaniu z aktywem warszawskim.

U POZNAŃSKICH SENIORÓW

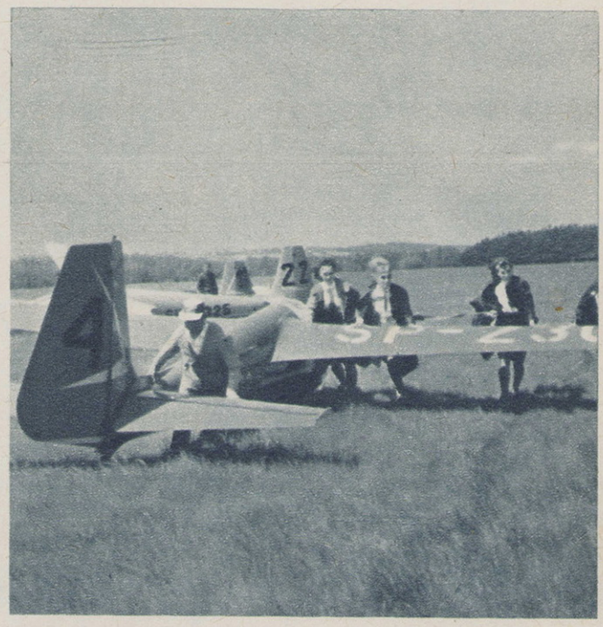
Na apel Klubu Seniorów Lotnictwa Aeroklubu PRL o deklarowanie składek pieniężnych na Pomnik Centrum Zdrowia Dziecka, Koło Seniorów Lotnictwa w Poznaniu przekazało na ten cel 420 zł.

*

Dużym poparciem Koła Seniorów cieszy się modelarstwo lotnicze. Tak jak w ubiegłym, również i w tym roku Zarząd Koła postanowił ufundować puchar dla zwycięzcy zawodów modelarskich, które będą odtąd rozgrywane pod nazwą: Zawody Modeli Szybowcowych Zdalnie Kierowanych o Puchar Seniorów Lotnictwa w Poznaniu.

Do realizacji naszych planów przyczynili się w dużej mierze sekretarz Koła Zygfryd Kosicki i skarbnik Antoni Mrozek, którzy oprócz dużego wkładu pracy ofiarowali na potrzeby Koła nagrody pieniężne, które otrzymali z APRL za rok 1967.

Jan Czarnecki



ZMS-owcy na szybowisku. Foto: H. Kucharski

Z LOTNICZEGO PODWÓRKA

● **NAKŁADEM** Wydawnictw Komunikacji i Łączności ukazały się dwie nowe książeczki z serii „Szkolenie szybowcowe" Biblioteczki Aeroklubu PRL. Są to: **„Urządzenia startowe"** (autor Józef Zieleziński), str. 52, rys. 31, cena 7 zł, nakład 2 000 + 200 egz. oraz **„Wyposażenie szybowców"** (autorzy: inż. Stanisław Kostka, Witold Tracz i Krzysztof Trzpil), str. 60, rys. 52, cena 10 zł, nakład 3 000 + 200 egz. Obie przede wszystkim dla kandydatów na pilotów i instruktorów szybowcowych. Zainteresują również sympatyków szybownictwa.

*

● **Z PLANU** tytułowego Wydawnictwa MON na 1968 r. wynotowujemy pozycje lotnicze i kosmiczne, które mają się ukazać w tym roku:

J. Czownicki i T. Królikiewicz — **„Nowoczesne siły powietrzne"**. Współczesne lotnictwo wojskowe i jego możliwości taktyczno-operacyjne. Ok. 20 ark. wyd.;

G. D. Krysienko — **„Współczesne systemy obrony powietrznej"** (tłum. z rosyjskiego). Najnowsze metody i środki techniczne kierowania działaniami bojowymi obrony powietrznej w krajach zachodnich. Ok. 16 ark. wyd.;

H. Michalski — **„Kosmos i strategia"**. Omówienie badań kosmicznych w ZSRR i USA, koncepcje wykorzystania wojskowego statku kosmicznego oraz obrony przeciwkosmicznej przez wojska przestrzeni międzyplanetarnej. Ok. 15 ark. wyd.

W. Król — **„Mój Spitfire WX-L"**. Wspomnienia polskiego pilota z okresu walk na Zachodzie w II wojnie światowej (krótkie fragmenty drukowała m. in. „Skrzydlata"). Ok. 15 ark. wyd.;

St. Skalski — **„Czarne krzyże nad Polską"**. IV wydanie wspomnień znakomitego polskiego pilota z walk we wrześniu 1939 r. Ok. 10 ark. wyd.

A. Pokryszkin — **„Niebo wojny"** (tłum. z rosyjskiego). Pamiętniki jednego z najbardziej znanych radzieckich pilotów myśliwskich. Ok. 20 ark. wyd.;

J. Meissner — **„Warszawa — kurs na Berlin"**. IV wydanie zbioru opowiadań o pilotach 1 pułku lotnictwa myśliwskiego „Warszawa" (literatura szkolna). Ok. 7 ark. wyd.;

J. Domański i S. Pilecki — **„Samoloty bojowe"**. Album. Rozwój samolotów bojowych oraz fotografie i dane taktyczno-techniczne 870 typów samolotów wojskowych różnych państw od chwili powstania lotnictwa do dnia dzisiejszego. Ok. 35 ark. wyd.;

Z. Jankiewicz — **„Balony i sterowce"**. Zarys rozwoju aerostatów, ich osiągnięcia oraz zastosowanie wojskowe i cywilne. Ok. 8 ark. wyd.;

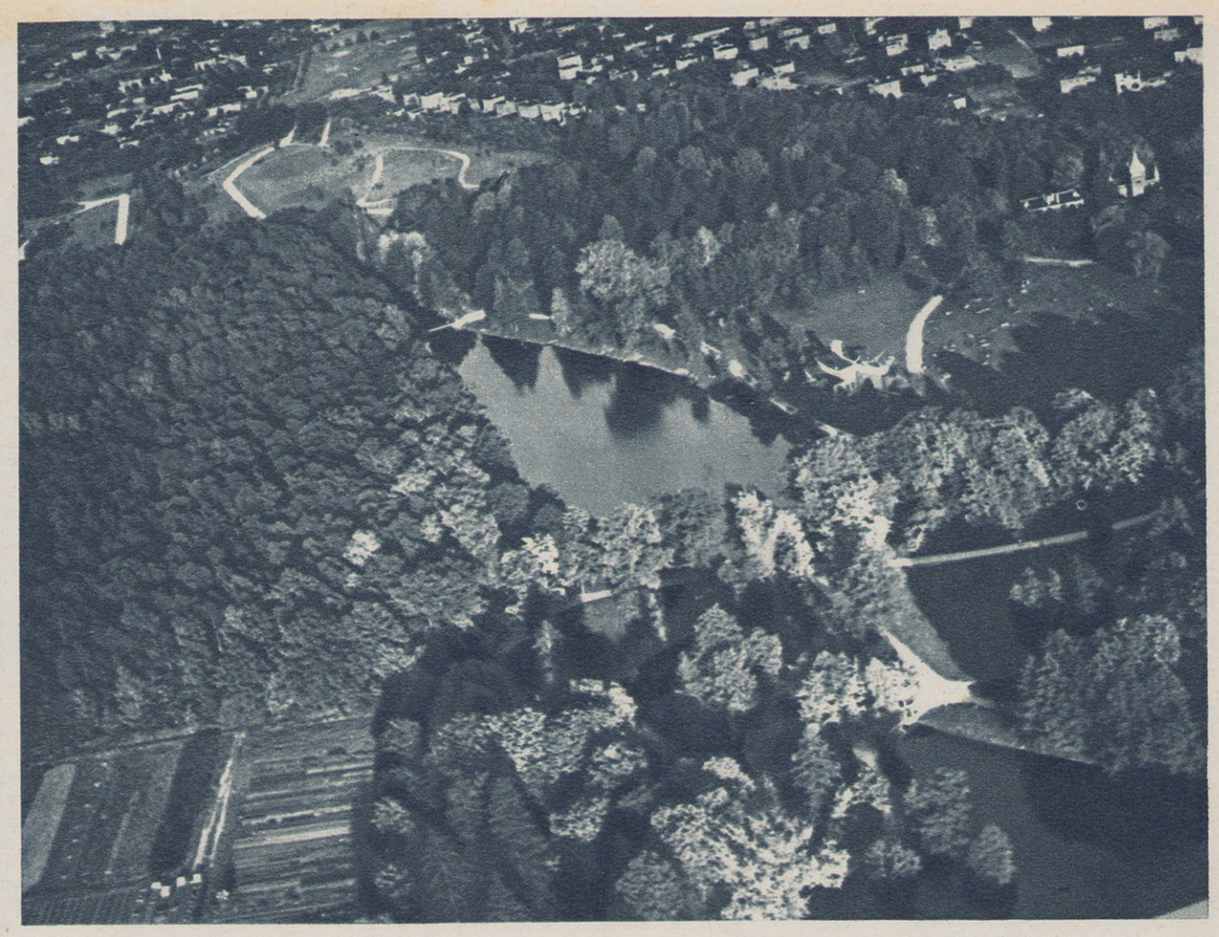
A. Jońca — **„Skrzydła nad falami"**. Historia lotnictwa morskiego", konstrukcje wodnosamolotów i ich dane taktyczno-techniczne. Ok. 8 ark. wyd.;

W. Malski i A. Cheda — **„Pływające lotniska"**. Budowa lotniskowców, ich wyposażenie oraz rola w operacjach morskich. Ok. 6 ark. wyd.;

S. Biskupski — **„Darnica — godzina 2.00"**. Opowieść o dramatycznej walce stoczonej przez polskich artylerzystów z bombowcami Luftwaffe w obronie węzła kolejowego Darnica w 1944 r. Ok. 4 ark. wyd. (Biblioteczka z „tygrysem"). Już się w międzyczasie ukazał.

*

● **PRZY** Aeroklubie Bydgoskim działa od 1964 r. Koło Seniorów Lotnictwa, liczące 25 członków i 15 sympatyków. Podstawową działalnością koła jest propaganda lotnictwa wśród miejscowego społeczeństwa, a szczególnie wśród młodzieży. Utrzymuje ono ścisłe kontakty ze ZBoWiD-em.



POLSKA Z LOTU PTAKA

ŁÓDŹ. Park im. Adama Mickiewicza na Julianowie. Jeden z największych i najpiękniejszych parków łódzkich. Przed wojną stanowił prywatną własność fabrykancką. Wstępu broniły wysokie mury. Dziś już mało kto pamięta, że one istniały. Park stał się ulubionym miejscem spacerów i celem niedzielnych wycieczek tysięcy łodzian.

Foto: K. TUROWSKI

SZLAKAMI ZWYCIĘSTWA I WOLNOŚCI

Z Białegostoku, Lublina, Chełma Lubelskiego, Przemyśla i Bogatyni wyruszyły w kwietniu na wielusetkilometrowe trasy sztafety szlakiem zwycięskich walk z hitlerowskim faszyzmem.

Bieg tych sztafet przez kraj zbiega się z kolejną rocznicą największych zwycięstw oręża polskiego — z rocznicą operacji berlińskiej, zapoczątkowanej 16 kwietnia 1945 roku forsowaniem Odry i Nysy Łużyckiej, a zakończonej w Berlinie, nad Łabą i pod Pragą Czeską. W operacji tej uczestniczyły, razem z Armią Radziecką, 1 i 2 Armią Wojska Polskiego, 1 Korpus Pancerny oraz jednostki naszego ludowego lotnictwa, m. in. 1 pułk „Warszawa". Spośród wszystkich żołnierzy sojuszniczych armii tylko żołnierz Wojska Polskiego brał razem z żołnierzem radzieckim udział w bezpośrednim szturmie gniazda hitlerowskiego faszyzmu — Berlina i zatknął tam również polskie, zwycięskie biało-czerwone sztandary.

Pięć wielkich sztafet, które w rocznicę tamtych historycznych dni przemierza nasz kraj szlakiem zwycięskich walk z hitlerowskim faszyzmem, rozpoczyna jednocześnie na szeroką skalę obchody 25-lecia ludowego Wojska Polskiego. Na trasy sztafet ruszyła przede wszystkim młodzież, by przemierzyć chlubny szlak bojowy swych ojców i zademonstrować przed całym społeczeństwem swoją własną sprawność i gotowość obronną.

Trasy sztafet, których łączna długość wynosi ponad 3 500 km, biegną przez wszystkie województwa i dziesiątki miast powiatowych, przez partyzanckie wsie, przez miejscowości znane ze szlaku bojowego pułków lotniczych „Warszawa" i „Kraków" oraz 3 pułku lotnictwa szturmowego, m. in. przez Warkę, Sochaczew, Bydgoszcz, Piłę, Wałcz, Mirosławiec i Kołobrzeg; przez setki miejscowości upamiętnionych krwią najlepszych synów naszej Ojczyzny, przelaną w walce o wolną, niepodległą, socjalistyczną Polskę.

Sztafety te, będące manifestacją wierności ideom patriotyzmu i internacjonalizmu, są zarazem narodową mobilizacją do żarliwego służenia Polsce.

W wezwaniu Ogólnopolskiego Komitetu Frontu Jedności Narodu z okazji Dnia Zwycięstwa czytamy m. in.:

„Niechaj te wici przypomną, że zdobytej wolności, demokracji dla mas strzec trzeba jak oka w głowie, że wróg nie zrezygnował z tego, by osłabić ojczyznę, że Polski

ECHA

i jej ustroju trzeba ofiarnie, z poświęceniem każdego dnia bronić, niczego nie tracąc z tego, co w tysiącletniej historii naszej służyło jej dobru, zwalczało prywatę, pobudzało w imię sprawy publicznej do najofiarniejszego działania.

Niechaj we wszystkich zakątkach Rzeczypospolitej uczczona będzie pamięć tych, którzy tą samą drogą, jaką przemierzą sztafety, szli przed laty w bojach ku pokojowi i wolności i na drodze tej na zawsze pozostali. Niech nie zabraknie kwiatów na żadnej żołnierskiej mogile!

Masową obecnością na szlakach sztafet i w spotkaniach dajmy wyraz organicznej więzi pokoleń, spójni między tymi, co poniosą w tym roku wici, a tymi, którzy walczyli o wolną Polskę, budowali i budują jej socjalistyczną przyszłość!

Skupieni we Froncie Jedności Narodu zamanifestujmy gotowość obronną, naszą stałą i rosnącą czujność — dając tym samym jedynie słuszną odpowiedź na zbrodnie imperializmu światowego w Wietnamie i na Bliskim Wschodzie, na knowania rewizjonizmu zachodnioniemieckiego.

Niech naszym hasłem w dniach tej wielkiej rocznicy będzie:

„NIGDY NIE ZAWIEDZIEMY CIEBIE OJCZYZNO".

NA DZIEŃ TRANSPORTOWCA I DROGOWCA

SZTANDAROWY LOT

PRZY takiej okazji jak osiągnięcie zaszczytnego pierwszego miejsca we współzawodnictwie między zakładami pracy resortu komunikacji, zakładami które obejmuje swoim zasięgiem Związek Zawodowy Transportowców i Drogowców, oraz zdobycia Sztandaru Przechodniego Rady Ministrów i Centralnej Rady Związków Zawodowych, nie obejdzie się bez porównań podstawowych wskaźników i pewnych zestawień liczbowych. Jest to konieczne, bo tylko w taki sposób można zobrazować ogromny wysiłek załogi PLL LOT świętującej w Dniu Transportowca i Drogowca swoje zwycięstwo.

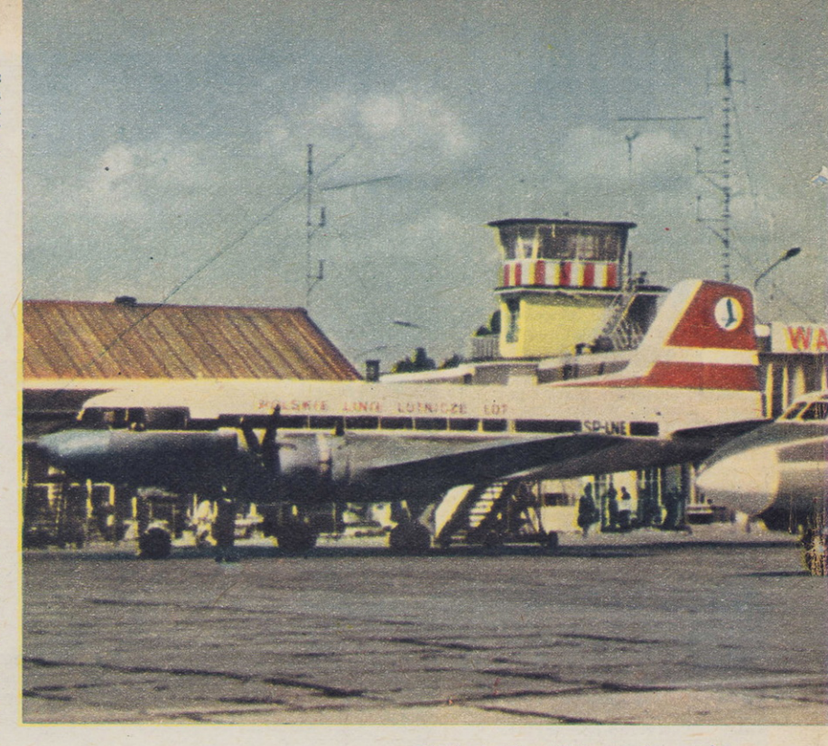
Oddajmy więc głos dyrektorowi PLL LOT, inż. Janowi Zwierzyńskiemu.

— Zamierzeniem załogi PLL LOT była, jest i będzie realizacja dwóch podstawowych zadań: wykonania i przekroczenia założonych wpływów finansowych oraz obniżanie kosztów własnych. W pierwszej dziedzinie dużą rolę odgrywa coraz lepsza działalność naszych placówek zagranicznych i krajowych, dobra praca akwizytorów oraz rzeczowa, przemawiająca do przyszłych pasażerów reklama. Obniżka kosztów własnych jest „oczkiem w głowie" naszego aktywu społeczno-gospodarczego, całej załogi PLL LOT. W ub. roku samorząd robotniczy położył na te sprawy szczególny nacisk. Dzięki poprawie w dziedzinie technicznego i handlowego wykorzystania sprzętu uzyskaliśmy w ub. roku wyższy czas pracy samolotów o 1,1 proc. w stosunku do planu i o 21,7 proc. do wykonania roku 1966. Podobnie w stosunku do tego roku przyrost zdolności przewozowej w lotach krajowych wyniósł 64 proc., przy podobnie wysokim przyroście pracy przewozowej — 60,7 proc. Takiego wskaźnika wzrostu nie notowano w naszym przedsiębiorstwie od lat...

MILIONERZY PODNIEBNYCH DRÓG

Nietypowy to był rok — 39 w historii PLL LOT. W tym roku goszczono na pokładzie polskiego samolotu 3-milionowego pasażera krajowego po wojnie, a 4-milionowego w historii przedsiębiorstwa. Na trasach zagranicznych powitano półmilionowego pasażera.

Jak z rogu obfitości posypały się dla personelu latającego dyplomy i odznaczenia za przeloty liczone w milionach kilometrów. Wprawdzie w poprzednich latach też honorowano milionerów powietrznych, ale nigdy jeszcze nie zdarzyło się, aby lista tych najbardziej zasłużonych była tak długa. Wtedy w trakcie uroczystości wręczania dyplomów i odznaczeń naliczyliśmy, że było aż 145 milionerów powietrznych. W czołówce znaleźli się 5-krotni milionerzy: kapitan pilot — Ryszard Dąbrowski, kapitan pilot — Marian Wędzik i radiotelegrafista — Piotr Stręk.



Jedna z przodujących w Polskich Liniach Lotniczych LOT brygad startowych. Również dzięki ich wytężonej pracy LOT osiągnął tak piękny sukces. Wyżej: Samoloty komunikacyjne PLL LOT przed budynkiem portu lotniczego na Okęciu w Warszawie.

Obok tych najstarszych, najbardziej doświadczonych, w jednym szeregu stanęli młodzi ludzie, którzy — jak ktoś powiedział — jeszcze niedawno w krótkich majtkach biegali za szybowcami po lotnisku na Gocławiu, a dziś przelecieli milion kilometrów na samolotach PLL LOT.

Takich właśnie młodych ludzi z legitymacjami milionerów było w końcu ub. roku w PLL LOT aż 35, dalsze 42 osoby przeleciały po 2 mln kilometrów, 38 po 3 mln, a 28 osób po 4 mln kilometrów! Używamy słowa „osoby", bowiem nie byli to tylko sami piloci, mechanicy pokładowi czy radiotelegrafiści, ale także kobiety — stewardessy.

Oddajmy jeszcze raz głos dyrektorowi, J. Zwierzyńskiemu.

— Plan pracy przewozowej w ciągu całego ub. roku był wykonywany rytmicznie, mimo zwiększenia wielkości przewozów i pracy przewozowej w planach operatywnych o 2,6 proc. w stosunku do planu rocznego. Nadwyżki przewozowe notowaliśmy we wszystkich miesiącach. Praca przewozowa ogółem została wykonana w 112 proc., a w stosunku do roku 1966 aż w 130,6 proc. i to przy zatrudnieniu wynoszącym 98,7 proc. planu rocznego. Jednocześnie w stosunku do planu rocznego wydajność na jednego pracownika wyniosła 113,4 proc., a średnia płaca 101,1 proc. Ogółem przewieźliśmy przeszło 696 800 pasażerów, o 41 proc. więcej niż w roku poprzednim. W ruchu zagranicznym z usług PLL LOT skorzystało o 18 proc więcej pasażerów niż w roku 1966, a więc odpowiednio wzrosły nasze zyski dewizowe. W kraju podróżowało samolotami przeszło 450 600 osób, czyli o 58 proc. więcej niż w 1966 roku. Zwiększyła się średnia odległość przewozu jednego pasażera na liniach zagranicznych z 1 125 km w roku 1966 do 1 173 w roku ubiegłym, a na krajowych z 351 do 365. Muszę podkreślić, że to co powiem, nie jest jedynie moją opinią, ale całego kolektywu społeczno-gospodarczego PLL LOT: na te wyniki wpłynęła w znakomity sposób realizacja uchwał VII Plenum KC PZPR. Nasza Zakładowa Komisja Usprawnienia Pracy przyjęła do realizacji przeszło 150 wniosków. Zastosowanie tych wniosków w poszczególnych wydziałach przyniosło przedsiębiorstwu poważne korzyści organizacyjne, usprawnienia pracy, wygospodarowania rezerw kadrowych...

PRACA PO NOWEMU

Realizacja uchwał VII Plenum KC PZPR poszła w sztandarowym przedsiębiorstwie w dwóch kierunkach: przesunięcia posiadanych etatów tak, aby można było w ramach istniejącego zatrudnienia wykonywać wzrastające zadania oraz podnoszenia rytmiczności napraw i jakości usług.

Pod koniec kwietnia ub. roku odbyła się w PLL LOT konferencja samorządu robotniczego, na

Długo można by wymieniać nazwiska racjonalizatorów. Jest ich wielu. Ich pomysły zastosowane w produkcji przyniosły w ub. roku 800 tys. złotych oszczędności.

— Nasze przedsiębiorstwo — powiedział nam mgr inż. Włodzimierz Wilamowski — z natury rzeczy musi opierać się na stałym rozwoju postępu technicznego. Dlatego taki nacisk kładziemy na wdrażanie myśli technicznej, nowatorskiej, racjonalizatorskiej. W tej dziedzinie istnieje ścisłe współdziałanie administracji z radą zakładową, KTiR, SITK. Dzięki temu rokrocznie mamy poważne osiągnięcia w popularyzacji ruchu wynalazczego i racjonalizatorskiego. W roku 1967 złożono w PLL LOT 57 wniosków. Była to w historii przedsiębiorstwa ilość dotąd nie notowana...

*

Suma tych wspólnych wysiłków przyniosła załodze, całemu aktywowi społeczno-gospodarczemu, zasłużony sukces. W rok 1968, czterdziesty z kolei w działalności PLL LOT, załoga weszła z cenną nagrodą, skrytym marzeniem wszystkich załóg transportowych i drogowych, ze Sztandarem Przechodnim Rady Ministrów i CRZZ. Od nich samych będzie zależało, czy utrzymają ten Sztandar w roku jubileuszowym, roku 5-milionowego pasażera w historii PLL LOT, pierwszego roku eksploatacji samolotów odrzutowych.

JERZY PAWLAK

której podsumowano pierwszy etap usprawnienia i organizacji pracy oraz założono rozwój następnego etapu realizacji uchwały — etapu trudniejszego i bardziej niż poprzedni złożonego. Na tej KSR przedstawiciele poszczególnych pionów PLL LOT wykuli nowy, że tak można powiedzieć, kształt etatowy przedsiębiorstwa. Walczono wtedy i uzasadniano potrzebę każdego etatu. I tak, jak mówi porzekadło „ziarnko do ziarnka", uzbierało się 17 etatów.

— Na tych wygospodarowanych etatach obsadziliśmy fachowców — stwierdza Bogusław Piotrowski, sekretarz ekonomiczny KSR — którym powierzyliśmy odpowiedzialne zadania. Dzięki lepszej organizacji pracy i zatrudnienia można było przeprowadzać dodatkowe, a niezbędne remonty samolotów. Przyniosło nam to w ub. roku dodatkową i niebagatelną kwotę 2 800 tys. złotych zysku. Jest to jeden z przykładów, jak dzięki polepszeniu organizacji i metod pracy uzyskaliśmy lepsze efekty mniejszym nakładem sił i środków. Potrafiliśmy m. in. w porównaniu do roku 1966 podnieść o 5 proc. ilość samolotów sprawnych do eksploatacji. Niezwykle ważne było, że w ub. roku przeszliśmy na nowy system obsługi technicznej samolotów Il-18, co pozwoliło zaoszczędzić na naprawach 7 520 tys. złotych...

BOGATY DOROBEK NOWATORÓW I RACJONALIZATORÓW

I tu właśnie dochodzimy do sedna sprawy. Do dobrej pracy, obok innych pionów, także pionu technicznego. Zespoły z tego pionu zapewniają m. in. pionom eksploatacyjnemu i handlowemu odpowiednie możliwości świadczenia usług.

— Dla zespołów pionu technicznego — mówi kierownik wydziału remontowego, inż. Władysław Jannasz — miernikiem dobrej pracy niezależnie od gotowości technicznej jest tzw. nalot godzin ogółem i na jeden samolot. I dla przykładu, w ub. r. na samolotach Il-18 nalot ten było o 12 proc. większy niż w roku poprzednim, a na An-24 w tym samym okresie o 53,6 proc. na każdy samolot. Podobnie mamy osiągnięcia w mierniku czasu postoju samolotów w naprawach i przeglądach okresowych na jedną godzinę lotu. Na Il-18 wahał się w granicach roku 1966 i wynosił 2,05 na jedną godzinę lotu, a na An-24 został zmniejszony z 3,8 na 2,7 godziny postoju. Zmniejszyliśmy też ilość usterek przypadających na jedną godzinę lotu...

W ubiegłym roku wprowadzono w życie niezwykle ważny program planowej gospodarki sprzętem lotniczym. Przeprowadzono naprawy główne samolotów Li-2 i Il-14 oraz silników, zespołów i agregatów do tych maszyn. Natomiast w Il-18 i An-24 wykonywano wszystkie przeglądy techniczne tzw. niższego rzędu i przeglądy okresowe wyższego rzędu od 1000 godzin wzwyż.

Z lewej: Dyrektor PLL LOT Jan Zwierzyński gratuluje kapitanowi pilotowi Marianowi Wędzikowi przelecenia 5 milionów kilometrów. Z prawej: Mechanicy silnikowi Stanisław Marek i Zdzisław Szwonder (brygadzista) przy pracy. Niżej: Na pokładzie samolotu. W roku 1967 przewieziono ogółem przeszło 696 800 pasażerów. Zdjęcia: M. Kobrzyński (5)

Inną nowością, mającą swoje odbicie w kosztach, były przeglądy profilaktyczne An-24 i Il-18, wykonywane po przelocie 3 600 godzin. Przeglądy te załoga wydziału remontowego wprowadziła jako pierwsza w krajach eksploatujących samoloty produkcji radzieckiej. Co więcej, nie tylko wprowadziła, ale podzieliła się doświadczeniami z sąsiadami z CSRS.

Co kryło się za tym posunięciem technicznym, opracowanym i wdrożonym w czynie społecznym? Odpowiedź jest prosta: oszczędności dewizowe i czasowe. U producenta An-24 czy Il-18 jest naprawiany w ciągu 64 dni, nie licząc czasu bezproduktywnych przelotów, a przegląd kosztuje 75 tys. złotych. Na Okęciu załogi dokonują przeglądu profilaktycznego w okresie 38—40 dni za 15 tys. złotych. Mają więc satysfakcję twórcy pomysłu antyimportowego, m. in. główny inżynier PLL LOT — mgr inż. Włodzimierz Wilamowski, kierownik wydziału remontowego — inż. Władysław Jannasz, główny technolog — inż. Tadeusz Małecki oraz bezpośredni wykonawcy, m. in. tacy jak inż. Ryszard Mierzwiński, inż. Jan Ciejka, mgr inż. Jan Kujawa, Franciszek Korzeniowski, Bogusław Piotrowski.

Obok nich i wielu innych nie można pominąć ludzi, którzy swoimi pomysłami racjonalizatorskimi wspierali, przyspieszali działalność zespołów remontowych. Do tych najlepszych, którzy nie tylko udoskonalili sprzęt, ale także wprowadzili prostsze, sprawniejsze i łatwiejsze w obsłudze urządzenia naprawcze czy kontrolno-pomiarowe, należy zaliczyć inż. Romana Horodyńskiego i Stanisława Mielnickiego, którzy od lat tworzą nierozłączony zespół racjonalizatorski. To oni m. in. opracowali tak cenne urządzenie jaką jest probiernia do sprawdzania układów przeciwpożarowych w samolotach Il-18 i An-24. Dzięki temu sprawdzanie tych układów zostało uproszczone i przyspieszone, a przede wszystkim wyeliminowano poprzednie praktyki wymontowywania elementów instalacji z samolotów. Przenośna probiernia umożliwia badania instalacji w samolotach. Ogromnym plusem jest i to, że zaoszczędzono 80 tys. złotych, które wstawiono do planu zakupów dewizowych. Podobną bowiem probiernię można było kupić w ZSRR.

Obok wymienionych już racjonalizatorów nie wolno pominąć Tadeusza Kosobudzkiego i Eugeniusza Bogusia, którzy wykonali inne cenne urządzenia kontrolne, przynoszące oszczędność przeszło 150 tys. złotych w skali rocznej. Interesujący pomysł zastosowali Bogusław Bednarski i Mieczysław Przybyła. Zaprojektowali oni tzw. dok do remontu samolotów, który można szybko zmontować z elementów. Dzięki temu dok jest przenośny, uniwersalny.

W wiosennym słońcu. Foto: autora

pilotów z Ogólnopolskich Zawodów Samolotowych w Akrobacji, które będą zawodami wyłącznie dla juniorów, 2-3 pilotów z każdego ogólnopolskiego sprawdzianu w akrobacji, 5-10 pilotów z Całorocznych Zawodów Samolotowych w Akrobacji. Ponadto w mistrzostwach Polski startować mogą, ale poza konkursem, inni piloci polscy oraz zagraniczni.

Wyników, uzyskanych podczas trwania mistrzostw Polski, nie zalicza się do zawodów całorocznych.

Druga liga to ogólnopolskie imprezy samolotowe w akrobacji. Do pierwszej z nich należą Ogólnopolskie Zawody Samolotowe w Akrobacji. Powinno w nich startować co najmniej 10 pilotów w wieku poniżej 35 lat. W miarę dopływu pilotów wiek zawodników będzie stopniowo obniżany do 24 lat. Warunkiem startu w tych zawodach jest też posiadanie uprawnień do wykonywania akrobacji wyższej. Zawodników typują aeroklubu regionalne na podstawie zawodów klubowych i międzyklubowych oraz trenerzy okręgowi na podstawie indywidualnej oceny postępów w akrobacji.

Następną imprezą drugoligową będą sprawdziany akrobacji samolotowej. Startować w nich powinno również co najmniej 10 pilotów z różnych aeroklubów. Regulamin zaleca, aby w sprawdzianach udział brali członkowie kadry narodowej. W obu imprezach drugoligowych startować mogą poza konkursem inni piloci polscy i zagraniczni. Wyniki sportowe zawodów ogólnopolskich, jak i sprawdzianów akrobacji, z wyjątkiem wiązanki finałowej, zaliczane być mogą do Całorocznych Zawodów Samolotowych w Akrobacji.

Mistrzostw Świata, obejmuje następujące imprezy rajdowo-nawigacyjne: Lubelskie Zimowe Zawody Samolotowe, Rajd Samolotowy Dziennikarzy i Pilotów oraz Zlot do Morza.

W Całorocznych Zawodach Samolotowych Rajdowo-Nawigacyjnych rozróżnia się następujące konkurencje: 1. Lądowanie na celność, 2. Lot trasowy dzienny, 3. Lot trasowy nocny, 4. Lot pod kołpakiem według ustalonego programu. 5. Lot chmurowy według ustalonego programu. Wszystkie te konkurencje mieszczą się w nowym programie wyszkolenia samolotowego. Konkurencje 3,4 i 5 rozgrywane być mogą tylko przy użyciu barografu.

Regulamin zaleca, aby wszystkie konkurencje wykonywane były podczas trwania imprez sportowych, przy odpowiedniej obsadzie komisarzy sportowych. Każdą konkurencję wykonywać można wielokrotnie. Liczą się natomiast tylko najlepsze wyniki. Punktacja zawodów prowadzona będzie jak w zawodach akrobacyjnych przez Dział Szkolenia APRL.

Zwycięzcy Całorocznych Zawodów Samolotowych, tak akrobacyjnych jak rajdowo-nawigacyjnych, otrzymają ufundowane z dowolnych składek Puchary Pilotów. Najlepszym w zawodach juniorów, w wieku do 24 lat, przyznane będą dodatkowe resursy.

Korzystając z okazji informujemy, iż wpłat dokonywać należy na „Fundusz pilotów (samolotowych) na nagrody sportowe" — Oddział PKO I OM Warszawa, nr. 1-9-121901.

Wnikliwy czytelnik powyższej informacji o ligach samolotowych zapyta z pewnością o sposoby i kryteria ligowej punktacji. Niestety, na razie nie możemy jeszcze zaspokoić tej ciekawości. Spieszymy jednak poinformować, iż opracowanie takiej punktacji, w postaci specjalnych tabel, powierzono tak doświadczonym pilotom i instruktorom jak Wacław Kozielski i Edmund Mikołajczyk (akrobacja) oraz Adam Bułat i Mieczysław Dąbkowski (konkurencje rajdowo-nawigacyjne). Warto jeszcze dodać, że autorem regulaminu lig samolotowych, który uzyskał wysoką ocenę Komisji Samolotowej Aeroklubu PRL i został przez nią zatwierdzony, jest mgr Jerzy Adamek, kierownik Działu Wyszkolenia ZG APRL.

Domyślić się łatwo, że konkurencje sportowe lig samolotowych nadzorowane być muszą przez właściwych komisarzy sportowych. W związku z tym w każdym aeroklubie wybrani zostaną spośród instruktorskiej kadry zawodowej (ze względów praktycznych) główni komisarze sportowi — jeden od akrobacji, jeden od konkurencji rajdowo-nawigacyjnych. Główni komisarze wyznaczą w zależności od potrzeby swych zastępców i pomocników. Wszystkie konkurencje ligowe potwierdzone być muszą przez głównego komisarza klubu, który odpowiedzialny jest za czystość sportową ligowej rywalizacji.

Chwaląc ogólnie inicjatywę lig samolotowych, nie chcemy wyrażać szczegółowych opinii o wadach i zaletach ich regulaminu, głównie ze względu na pionierską rolę tej inicjatywy w sporcie samolotowym. Mamy zresztą nadzieję, że wszelkie wątpliwości rozwieje sama praktyka i życie. Tymczasem gratulujemy wszystkim, którzy przyczynili się do opracowania i wprowadzenia w życie cennej inicjatywy, a nowym ligom życzymy szerokiej drogi pod polskim niebem.

HENRYK KUCHARSKI

Ligi samolotowe

SPORT samolotowy ma również swoje ligi. Podziałał tu niewątpliwie dobry przykład szybownictwa, w którym wprowadzone kilka lat temu ligi szybowcowe zdały celująco swój egzamin. Co legło u podstaw lig samolotowych, których regulamin wraz z nowym programem wyszkolenia samolotowego wchodzi w życie z dniem 1 maja 1968 r.? — A oto odpowiedź: chęć uzyskania maksymalnych efektów sportowych, co wiąże się nierozerwalnie z podniesieniem na wyższy poziom latania samolotowego oraz powrotu i dalszego wzbogacania naszych pięknych tradycji w tej dziedzinie sportu lotniczego. System ligowy ma ponadto dać możliwość porównania i oceny działalności aeroklubów w sporcie samolotowym. Ma ponadto stać się zdrowym i na sportowych zasadach opartym sposobem eliminacji i kwalifikowania do imprez i zawodów sportowych.

W nowym systemie nie mogą się powtórzyć sytuacje, kiedy rok w rok w najpoważniejszych imprezach i zawodach startują ci sami piloci, zajmujący permanentnie ostatnie lub prawie ostatnie miejsca. Ligi dają nadzieję, iż zniknie pojęcie „etatowych" reprezentantów poszczególnych aeroklubów, a miejsca ich sukcesywnie zajmować będą prężni i coraz młodsi piloci. Oczywiście w nowym systemie znajdzie się również miejsce dla pilotów dotychczasowej, starszej na ogół wiekiem czołówki. By jednak mogli oni bronić najwyższych pozycji, muszą najpierw przejść jak inni sito eliminacji ligowej. Regulamin lig samolotowych stwarza też specjalną furtkę, gwarantującą udział w walce o najwyższe trofea najlepszym z najmłodszych pilotów juniorów w postaci wyodrębnionych zawodów w randze II ligi.

Nowo wprowadzony system ligowy w sporcie samolotowym wyodrębnia dwie ligi — pierwszą i drugą oraz całoroczne zawody samolotowe, będące eliminacją części pilotów bezpośrednio do pierwszej, a także do drugiej ligi. Awans do drugiej ligi dają również czołowe lokaty zdobyte w zawodach klubowych. Ostatnią możliwością kwalifikowania do zawodów, traktowaną jako tymczasowa, jest typowanie przez szefów wyszkolenia. Z uwagi na fakt, iż w sporcie samolotowym rozróżnia się specjalizację akrobacyjną i rajdowo-nawigacyjną, również ligi dzielą się na akrobacyjne i rajdowo-nawigacyjne.

Pierwszy, a więc bieżący rok istnienia lig samolotowych, jak również nowego programu wyszkolenia samolotowego, traktowany będzie jeszcze nieco eksperymentalnie, z myślą zebrania możliwie najwięcej uwag i spostrzeżeń, które wykorzystane będą w przyszłości. Nie przeszkadza to jednak, by wszystkie zawody w bieżącym roku były liczone jako eliminacje do przyszłorocznych mistrzostw i zawodów.

Miano pierwszoligowców mieć będą piloci zakwalifikowani do udziału w samolotowych mistrzostwach Polski, tak w akrobacji jak i zawodach rajdowo-nawigacyjnych. Skład pilotów I ligi na okres następnego roku ostatecznie ustala i zatwierdza Komisja Samolotowa Aeroklubu PRL, po zakończeniu sezonu. Podstawą ustaleń są zawody II-ligowe i całoroczne zawody samolotowe.

Do II ligi, a więc do udziału w zawodach o charakterze ogólnopolskim, zaliczani są natomiast piloci na podstawie wyników osiągniętych w klubach i międzyklubowych zawodach samolotowych oraz zawodach całorocznych. Dodatkowo miano drugoligowca może uzyskać pilot wytypowany przez szefa wyszkolenia danego aeroklubu. Przynależność do II ligi trwa od czasu zakwalifikowania do zawodów przez aeroklub do chwili zakończenia drugoligowej imprezy.

SPECJALIZACJA AKROBACYJNA. Pierwszą ligą są tu Samolotowe Mistrzostwa Polski w Akrobacji. Ich celem jest wyłonienie mistrza i wicemistrzów Polski oraz kadry narodowej. W mistrzostwach startować powinno co najmniej 20 pilotów. Na ilość tę składać się będą: 8 członków kadry narodowej, 3-5

Oddzielne, choć nierozerwalnie związane z zawodami ligowymi, są Całoroczne Zawody Samolotowe w Akrobacji, będące eliminacją do zawodów I i II ligi. W zawodach tych wyróżnia się następujące konkurencje (wiązanki): 1. Akrobacja podstawowa, 2. Akrobacja średnia, 3. Akrobacja wyższa, 4. Akrobacja zawodnicza, 5. Akrobacja dowolna. Zestaw figur w trzech pierwszych konkurencjach zawarty jest w nowym programie wyszkolenia. Wiązanki (konkurencje) 1,2,3, i 5, a akrobacja dowolna w zakresie wiązanek 1,2 i 3, oceniane być mogą w aeroklubach regionalnych. Natomiast wiązanka czwarta i dowolna w zakresie akrobacji zawodniczej oceniane być mogą tylko przez trenera w ośrodku akrobacji samolotowej.

Punktacja całych zawodów prowadzona będzie przez Dział Szkolenia ZG APRL. Każdą konkurencję piloci mogą wykonywać wielokrotnie. Liczą się tylko najlepsze wyniki z każdej konkurencji.

SPECJALIZACJA RAJDOWO-NAWIGACYJNA. Również jak w akrobacji pierwszą ligą są tu Samolotowe Mistrzostwa Polski (rajdowo-nawigacyjne). Cel zawodów także jest ten sam. W mistrzostwach startować powinno co najmniej 20 pilotów, w tym: 8 członków kadry narodowej, 3-5 pilotów z imprez drugoligowych, 5-10 pilotów z Całorocznych Zawodów Samolotowych Rajdowo-Nawigacyjnych. Poza konkursem mogą tu również startować inni piloci polscy i zagraniczni. Oczywiście wyniki uzyskane na mistrzostwach nie mogą być zaliczane do zawodów całorocznych.

Druga liga obejmuje wszystkie samolotowe imprezy o charakterze rajdowo-nawigacyjnym. By impreza zaliczona była do II ligi musi być dostępna dla pilotów wszystkich aeroklubów. Powinno w niej brać udział co najmniej 10 pilotów i rozegrane powinny być co najmniej trzy konkurencje z zawodów całorocznych. W II lidze powinni startować członkowie kadry narodowej z wyjątkiem Zlotu do Morza. Impreza ta przewidziana jest bowiem dla pilotów młodych, juniorów, z początkowym ograniczeniem wieku do 35 lat, a z czasem w miarę dopływu pilotów młodszych — do 24 lat. Pierwszeństwo udziału w zawodach drugoligowych mieć będą zdobywcy czołowych miejsc w zawodach klubowych i międzyklubowych (eliminacyjnych). Poza konkursem startować mogą tu inni piloci polscy i zagraniczni. Wyniki sportowe zawodów II ligi zaliczane będą do zawodów całorocznych.

Druga liga w bieżącym, 1968 roku ubożsym jak wiadomo w imprezy samolotowe ze względu na organizowanie przez Aeroklub PRL Szybowcowych

XI SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA ŚWIATA • POLSKA 1968 •

LESZNO 9 – 23. VI 1968

Organizator
AEROKLUB PRL
Warszawa 96
Krakowskie Przedmieście 55
tel. 26-20-21

●

XI SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA ŚWIATA

●

XI WORLD GLIDING CHAMPIONSHIPS

●

XI Мировой чемпионат по планерному спорту

●

XI CHAMPIONNATS DU MONDE DE VOL A VOILE

DO MISTRZOSTW JUŻ TYLKO 6 TYGODNI

NA ogół każdy rekord to osiągnięcie budzące radość, zadowolenie i satysfakcję z poniesionych wysiłków. Bywa jednak, że rekord powoduje też pewne kłopoty. Tak właśnie jest poniekąd z rekordową obsadą XI Szybowcowych Mistrzostw Świata w Lesznie.

Stu dwóch zawodników, 31 krajów, 102 szybowce na starcie — to brzmi dumnie, tego jeszcze nie było! Po raz pierwszy w historii szybowcowych mistrzostw świata reprezentowane w nich kraje przekroczyły liczbę 30. Po raz pierwszy liczba uczestniczących pilotów przekroczyła setkę. Przypomnijmy zresztą krótko jak to dotąd wyglądało:

1937 —	Wasserkuppe	— 31 zawodników
1948 —	Samedan	— 28 zawodników
1950 —	Oerebro	— 29 zawodników
1952 —	Madryt	— 56 zawodników
1954 —	Camphill	— 43 zawodników
1956 —	Saint Yan	— 58 zawodników
1958 —	Leszno	— 61 zawodników
1960 —	Kolonia	— 55 zawodników
1963 —	Junin	— 63 zawodników
1965 —	South Cerney	— 86 zawodników

Podobnie z mistrzostw na mistrzostwa rosły też liczby uczestniczących w nich krajów: od siedmiu w 1937 r. na Wasserkuppe do dwudziestu ośmiu w South Cerney w 1965 r.

Patrząc na to zestawienie można stwierdzić, że lubimy rekordy. Dziesięć lat temu mieliśmy w Lesznie największą liczbę zawodników w stosunku do wszystkich poprzednich mistrzostw i obecnie, znów w Lesznie, 102 zawodników ma nam dać nowy, można rzec absolutny rekord w tej dziedzinie.

Zatem radość? Zadowolenie? Satysfakcja? — Na pewno.

To nie podlega żadnej wątpliwości. Ale nie ulega też kwestii, że taki rekord — to spore kłopoty dla organizatora mistrzostw. Kłopoty wielorakie. Począwszy od zapewnienia sprawnego, szybkiego i bezpiecznego przy tym startu 102 szybowców, poprzez sprawną, szybką i koniecznie bezbłędną pracę komisji sędziowskiej (a letnie noce takie krótkie!), aż do całkiem przyziemnych, lecz jakże też ważnych spraw aprowizacyjno-kwaterunkowych, porządkowych, ruchu kołowego na lotnisku itp.

Bo stu dwóch zawodników to nie tylko 102 szybowce. To także 102 wozy transportowe i co najmniej tyle samo, a przeważnie znacznie więcej, samochodów ekip. To także, licząc w myśl regulaminu po trzech pomocników na każdego zawodnika — 306 członków ekip, 31 kierowników ekip, w sumie około 440 oficjalnych uczestników mistrzostw. Jeśli do tego dodać ponad 300 osób personelu organizatora imprezy, ponad 100 uczestników Kongresu OSTIV i około 150 przybyszów krajowych i zagranicznych w osobach zapowiedzianych turystów, dziennikarzy i gości mistrzostw, to otrzymujemy zgrupowanie sięgające ponad tysiąc ludzi o różnych upodobaniach, nawykach, wymaganiach, których trzeba obsłużyć, codziennie — oczywiście znów szybko i sprawnie — wyżywić i możliwie wygodnie zakwaterować.

LUBIMY REKORDY

I tu zaczynają się problemy. Być wygodnie zakwaterowanym to w pojęciu wielu zainteresowanych oznacza mieszkać na lotnisku. Bo jeśli ktoś, czy to turysta, czy tym bardziej dziennikarz, przyjeżdża specjalnie na mistrzostwa, to nie chce oczywiście być z dala od nich. Nawet najwygodniejsze lokum hotelowe w odległym o dwadzieścia kilometrów Boszkowie nie nęci tak, jak zwykły namiot na lotnisku, bezpośrednio w atmosferze zawodów, czy bodaj skromny jakiś pokoik w bliskim tej atmosfery Lesznie.

Niestety Leszno — miasto miłe, schludne, ze wszech miar sympatyczne — nie jest jednak za bardzo pakowne. Jego hotele zaspokoją tylko część potrzeb i nieuniknione będzie skorzystanie z pomocy Boszkowa.

Na lotnisku zaś muszą znaleźć pomieszczenie przede wszystkim oficjalni uczestnicy i obsługa imprezy — w sumie ponad 750 osób. Internat i nowo wybudowane domki dla pracowników Centrum, przy maksymalnym zagęszczeniu w pokojach, dadzą około 110 miejsc dla zawodników i członków jury OSTIV. Personel organizatora i pozostali członkowie ekip — razem około 640 osób — rozlokowani będą w namiotach.

Powie ktoś, że można przecież postawić jeszcze o kilka namiotów więcej. Otóż nie można. I to nie tylko dlatego, że również dla namiotów brak już trochę miejsca, lecz głównie dlatego, że z każdym dodatkowym, wypełnionym lokatorami namiotem, muszą iść w parze dodatkowe punkty urządzeń sanitarnych. Nie można przecież dopuścić sytuacji, w której na przykład 50 osób ma korzystać z jednej umywalki i... nie tylko umywalki. A jeśli w te rozważania wziąć jeszcze przepustowość stołówki, która i tak już będzie pękać w szwach, to okazuje się, że błahe, zwyczajne, z pozoru bardzo proste sprawy urastają do prawdziwych problemów.

Trzeba zatem jasno i wyraźnie powiedzieć: na rekordowo obsadzonych mistrzostwach w Lesznie będzie trochę tłoczno zarówno w powietrzu, jak i na ziemi. Nie da się uniknąć częściowego łączenia dwóch różnych ekip w poszczególnych namiotach, jak też nie będzie można każdej grupie zawodników danego kraju przydzielić własnego mieszkania. Zajdą na pewno takie sytuacje, iż na przykład trzech zawodników kanadyjskich będzie musiało dzielić wspólny pokój z dwoma zawodnikami norweskimi.

Piszę o tym nie po to, by zastraszać, lecz po to, żeby nie zaskakiwać. Różnie to bowiem — jak się rzekło na wstępie — bywa z rekordami. Lubią je przeważnie ich zdobywcy, nie koniecznie zaś ich mimowolni uczestnicy. Więc lepiej tych przymusowych uczestników naszego rekordu zawczasu o tym uprzedzić. Mam nadzieję, że wyznaczoną im koniecznością rolę przyjmą promiennie i z pogodą ducha.

A swoją drogą nie zazdroszczę też roli współrekordzisty kierownikowi mistrzostw. Nawet mu trochę współczuję.

TADEUSZ REJNIAK

OD REDAKCJI:
Żeby uśmiech końcowych zdań był zrozumiały, wyjaśniamy niezorientowanym, że Tadeusz Rejniak jest właśnie kierownikiem mistrzostw.

Szybowce, które zobaczymy w Lesznie

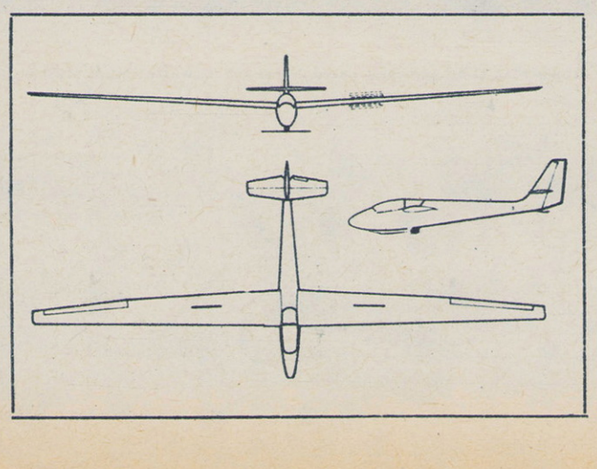
1962 PIK-16 c Vasama, Suomi.

PIK 16 C VASAMA

KLUB Lotniczy Fińskiego Instytutu Technologicznego Politechniki w Helsinkach został założony w 1931 roku. Należy do najczynniejszych w Finlandii pod względem rozwoju, nie tylko konstrukcji szybowców, ale i umasowienia sportu szybowcowego.

PIK-16 C VASAMA to jednomiejscowy szybowiec klasy standard. Jego konstruktorami są: Tuomo Tervo, Jorma Jalkanen i Kurt Hedström. Prototyp oblatano w czerwcu 1961 roku. Szybowiec ten brał udział w Szybowcowych Mistrzostwach Świata w 1963 i 1965 r. Zwyciężył on w konkursie OSTIV.

Dane techniczne szybowca: rozpiętość 15 m, długość 6 m, powierzchnia nośna 11,8 m², wydłużenie 19,2 profil — Laminar 14% Dicke, ciężar własny 185 kG, ciężar całkowity 295 kG, obciążenie powierzchni nośnej 25 kG/m², doskonałość 37, prędkość minimalna 66 km/h, minimalne opadanie 0,64 m/s przy prędkości 78 km/h, prędkość maksymalna 270 km/h.



MISTRZOSTWA NA 102!

TEN tytuł nie oznacza jeszcze a priori oceny przeprowadzenia lesznieńskiej imprezy. Jej organizatorom życzymy oczywiście, żeby po rozegraniu mistrzostw można było do nich odnieść to właśnie popularne określenie wyrażające uznanie, ale na razie jesteśmy wstrzemięźliwi i tylko informujemy, że XI Szybowcowe Mistrzostwa Świata będą na 102... szybowce. Tylu bowiem pilotów stanie ostatecznie na starcie zawodów.

W poprzednim numerze podaliśmy wiadomość o zamknięciu z dniem 8 kwietnia listy zgłoszeń, obejmującej łącznie 100 pilotów z 31 krajów. Otóż Aeroklub **Hiszpanii**, którego ekipa nie była jeszcze ostatecznie ustalona, sprawił miłą niespodziankę i zamiast spodziewanych dwóch, zgłosił do udziału w mistrzostwach czterech zawodników. Będą nimi: Luis Juez, Miguel Ara, Jorge Sole i Angel Anglada.

Którzy dwaj startują w klasie standard, a którzy w klasie otwartej i na jakich szybowcach w klasie otwartej, zostanie dopiero ustalone. Na razie wiadomo tylko, że w klasie standard Hiszpanie będą latać na zakupionych w Polsce „Fokach". Właśnie sprawa tego zakupu utrudniała im powzięcie ostatecznej decyzji co do składu ekipy, gdyż były kłopoty ze zrealizowaniem dostawy w zbyt krótkim terminie od chwili zamówienia. Jak się dowiadujemy, „Motoimport" zdołał jednak sfinalizować transakcję zgodnie z życzeniami nabywców i piloci hiszpańscy dostaną swoje „Foki" mniej więcej na miesiąc przed mistrzostwami.

23 FOKI NA STARCIE?

TRUDNO już dzisiaj powiedzieć zupełnie dokładnie, ilu pilotów będzie startowało w mistrzostwach na szybowcach typu „Foka", gdyż niektórzy z nich, jak wynika ze zgłoszeń, dokonają wyboru na krótko przed mistrzostwami. Na przykład Holender — van Bree waha się pomiędzy „Foką-4" i Ka 6E, podobnie jak Hindus Sunderajan nie jest jeszcze pewien czy będzie latał na „Foce", czy na szybowcu „Kartik". Nie wiadomo także czy któryś z zawodników nie zrezygnuje w ostatniej chwili ze zgłoszonej „Foki" na rzecz innego szybowca, co zgodnie z regulaminem wolno każdemu zrobić praktycznie do godziny 12 dnia poprzedzającego otwarcie mistrzostw.

Jak już informowaliśmy wcześniej, Aeroklub PRL postawił do dyspozycji zainteresowanych pewną liczbę własnych „Fok", umożliwiając ich wypożyczenie wraz z wozami transportowymi na czas treningu i mistrzostw za odpowiednią opłatą. Z możliwości tych skorzystało w sumie 7 zawodników z pięciu następujących krajów: Japonia — 2, Islandia — 2, Australia — 1, Brazylia — 1, Turcja — 1.

Tak więc wraz z Polakami dziewięciu pilotów w klasie standard, a jedenastu w ogóle, będzie w czasie mistrzostw latało na szybowcach ze znakami rejestracyjnymi SP.

SPÓŹNIONE ZAINTERESOWANIE CHILIJCZYKÓW

AEROKLUB Chile nie awizował wzięcia udziału w mistrzostwach ani we wstępnych zgłoszeniach informacyjnych, ani w późniejszych zgłoszeniach oficjalnych, pomimo że do aeroklubu tego, jak i do wszystkich innych Aeroklubów Narodowych, będących członkami FAI, posłane zostały regulaminy, formularze zgłoszeń i wszelkie informacje dotyczące mistrzostw.

Dopiero po ostatecznym zamknięciu listy zgłoszeń, w terminie sprolongowanym do dnia 8 kwietnia, organizator imprezy otrzymał od jednego z lokalnych aeroklubów szybowcowych w Chile telegram z zapytaniami o możliwości udziału w mistrzostwach.

Wobec bardzo opóźnionego terminu tego zainteresowania, znacznego przekroczenia regulaminowego terminu zgłoszeń i wynikających stąd komplikacji zarówno formalnych jak i organizacyjnych, Aeroklub PRL nie mógł niestety w swojej odpowiedzi zrobić chilijskim szybownikom nadziei na przyjęcie ewentualnego zgłoszenia, gdyby Aeroklub Chile zamierzał je jeszcze przysłać.

„333"

LOTNICTWO WOJSKOWE NRF SIŁA UDERZENIOWA AGRESJI

W październiku 1967 r. w NRF rozpoczęto kolejną reorganizację lotnictwa wojskowego, które — dla podkreślenia związków łączących je z lotnictwem wojskowym hitlerowskiej Rzeszy — nadal zwane jest Luftwaffe. Sądząc z komentarzy prasy zachodnioniemieckiej, cel obecnej reorganizacji polega na tym,, żeby — odrzuciwszy ostatecznie wszelką zasłonę — usankcjonować powstanie na bazie istniejącego lotnictwa potężnych sił ofensywnych, zdolnych do wykonania ataku z użyciem broni atomowej i termojądrowej. Tak więc odwetowcy bońscy skończyli z rozmowami na temat „wyłącznie obronnego" charakteru formowanego w Niemczech zachodnich w ciągu przeszło dziesięciu lat lotnictwa wojskowego i otwarcie przeszli do organizacji uderzeniowych sił agresji.

Od chwili rozpoczęcia — przy aktywnej pomocy imperialistów USA, Anglii i innych państw — formowania odwetowych sił zbrojnych, koła rządzące NRF szczególnie dużo uwagi poświęcały tworzeniu współczesnego lotnictwa wojskowego. Dzięki szczodrej pomocy finansowej i technicznej sojuszników z NATO dowództwo Bundeswehry było w stanie w stosunkowo krótkim czasie wyszkolić niezbędną kadrę i rozpocząć formowanie oddziałów i związków lotniczych. Dowództwo jednostek objęli byli generałowie i oficerowie hitlerowscy tacy, jak Kammhuber, Plocher, Panitzki, Huth, Harlinghausen, Trautloft, Steinhoff i inni, którzy popełnili wiele zbrodni w okresie drugiej wojny światowej.

Począwszy od 1962 r. eskadry zachodnioniemieckiej Luftwaffe zaczęły otrzymywać na uzbrojenie samoloty „Super-Starfighter" F-104G. Nieco wcześniej, bo już w 1960 r., sprowadzono do NRF zakupioną w USA partię szkolnych samolotów „Starfighter" F-104F. Od tej pory szkolenie personelu latającego na te samoloty prowadzone było wyłącznie w amerykańskiej bazie lotniczej Luke (stan Arizona), gdzie dowództwo Luftwaffe utworzyło specjalny ośrodek szkoleniowy. Zgodnie z zawartym porozumieniem w ciągu pięciu lat przeszkalano tam rokrocznie po 80 pilotów zachodnioniemieckiego lotnictwa wojskowego.

A jeszcze wcześniej NRF zakupiła we włoskiej wytwórni Fiat lekkie myśliwce G-91 R3, które miały zastąpić przestarzałe samoloty produkcji amerykańskiej. Chcąc przyśpieszyć ich dostawę, zakupiono licencję tego samolotu i zaczęto produkować je bezpośrednio w zakładach zachodnioniemieckiego przemysłu lotniczego.

Obecnie samoloty F-104G różnych modyfikacji i G-91 R3 stanowią podstawę uzbrojenia jednostek bojowych lotnictwa wojskowego NRF.

Na uzbrojeniu Luftwaffe znajdują się ponadto amerykańskie dwustopniowe taktyczno-operacyjne rakiety kierowane ziemia-ziemia typu „Pershing", które mogą być wyposażone w głowice nuklearne. Ciężar startowy rakiety wynosi 4535 kG, zasięg — 740 km.

Oprócz tego, wchodzące w skład lotnictwa wojskowego NRF jednostki obrony przeciwlotniczej posiadają na uzbrojeniu przeciwlotnicze pociski kierowane typu „Nike" i „Hawk", dostarczone,

Inspektor bońskiej Luftwaffe — Generalleutnant Johannes Steinhoff. Były as hitlerowskiej Luftwaffe. W końcowej fazie II wojny światowej był dowódcą wyborowej, jedynej w hitlerowskiej Rzeszy eskadry myśliwskiej, złożonej z samolotów odrzutowych Me-262.

podobnie jak i samoloty, przez wytwórnie amerykańskie.

Jaka była struktura organizacyjna Luftwaffe do czasu reorganizacji?

Lotnictwo wojskowe NRF składało się z dowództwa i dwóch grup lotniczych, w skład których wchodziło 5 dywizji lotniczych (1 dl, 3 dl, 4 dl, 5 dl, i 7 dl) oraz 2 dywizje zaopatrzenia (2 dz, 6 dz).

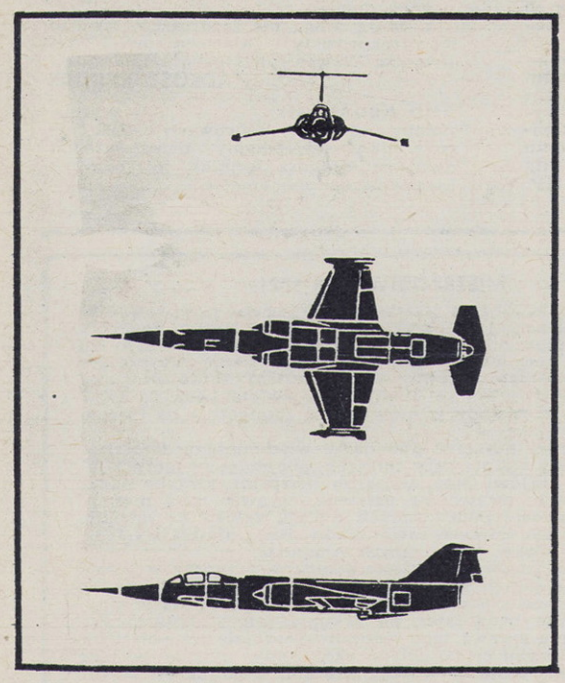
Na czele Luftwaffe stoi inspektor (dowódca), podporządkowany bezpośrednio Generalnemu Inspektorowi Bundeswehry. Inspektor Luftwaffe ma do swojej dyspozycji sztab główny i inne organa, kierujące szkoleniem bojowym, uczelniami wojskowymi i zaopatrzeniem materiałowo-technicznym. Sztab główny Luftwaffe mieści się w Bonn.

Wyższymi związkami operacyjnymi w składzie Luftwaffe są grupy lotnicze. Podległość ich jest dwutorowa: po linii sztabu głównego Luftwaffe i po linii odpowiednich sztabów Połączonych Taktycznych Sił Powietrznych NATO na Środkowoeuropejskim Teatrze Działań Wojennych.

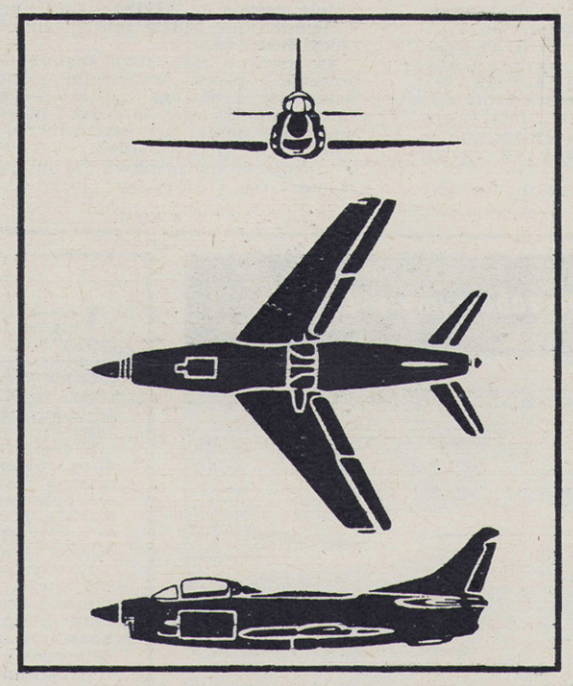
Grupa lotnicza „Północ" (sztab jej mieści się w Münster) w składzie: 3 dywizja lotnicza, 4 dywizja lotnicza, 6 dywizja lotnicza i 7 dywizja lotnicza podporządkowana była dowództwu 2 Połączonych Taktycznych Sił Powietrznych (PTSP) NATO. Sztaby 3 dywizji lotniczej i 6 dywizji lotniczej (zaopatrzenia) mieściły się w Münster, zaś 4 i 7 dywizji lotniczych odpowiednio w Aurich i Schleswig.

Grupa lotnicza „Południe" (sztab jej mieści się w Karlsruhe) w składzie: 1 dywizja lotnicza, 2 dywizja lotnicza i 5 dywizja lotnicza podporządkowana była dowództwu 4 Połączonych Taktycznych Sił Powietrznych NATO. Sztaby dywizji lotniczych stacjonują w miastach Fürstenfeldbruck, Karlsruhe i Birkenfeld.

Skład dywizji lotniczych był różny. Każda z nich posiadała po jednym — dwa skrzydła myśliwsko-bombowe i myśliwskie (lekkie lub ciężkie),[1] a niektóre miały ponadto jeszcze eskadry



F-104G „Super-Starfighter"

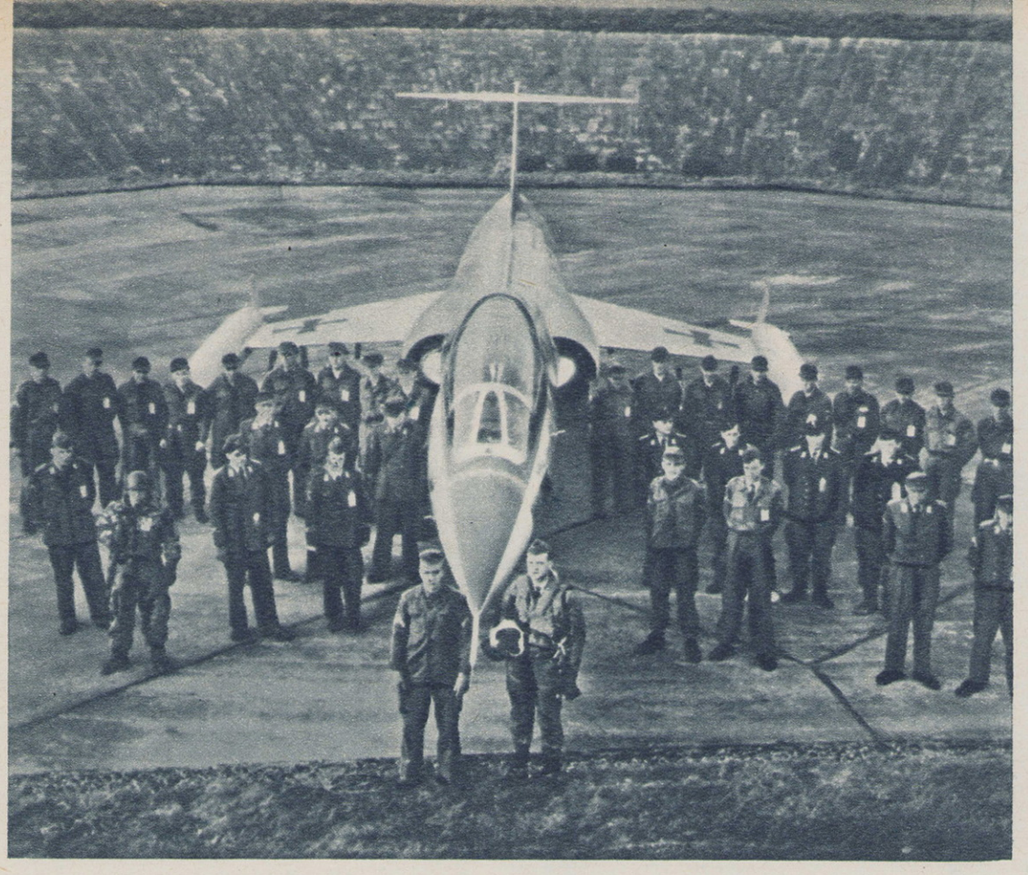


Fiat G-91R3

Dowództwo sił powietrznych USA oddało do dyspozycji Luftwaffe swoich instruktorów, park szkolno-treningowy samolotów i inne urządzenia niezbędne do szkolenia personelu latającego i technicznego. Szkolenie pilotów odbywało się w pułkach szkolnych o różnym profilu na terytorium NRF. Równocześnie część zachodnioniemieckich pilotów przechodziła przeszkolenie w bazach lotniczych państw NATO, przede wszystkim zaś w USA.

Ówczesny boński minister obrony Strauss wysłał również do Ameryki ulubieńca Hitlera — Steinhoffa. Miał on zapoznać się tam z nowościami amerykańskiej techniki lotniczej, a w szczególności wybrać dla Luftwaffe nowy typ samolotu, który zastąpiłby przestarzałe F-84F i F-86 i byłby podstawowym samolotem bojowym rozbudowywanego według planu Kammhubera bońskiego lotnictwa wojskowego. Ostatecznie zdecydowano się na zakup 90 myśliwców pościgowych „Starfighter", a 604 planowano wyprodukować dla Luftwaffe, na licencji amerykańskiej, w zakładach lotniczych Niemiec zachodnich oraz częściowo w Hiszpanii i Holandii. Konstrukcję samolotu przystosowano do potrzeb lotnictwa myśliwsko-bombowego i przewożenia broni atomowej, z uwzględnieniem klimatu panującego na kontynencie europejskim. Spowodowało to konieczność zamontowania na pokładzie maszyny, która otrzymała nazwę „Super-Starfighter" dodatkowych urządzeń elektronicznych, co w ostatecznym rachunku doprowadziło do zwiększenia ciężaru samolotu i pogorszenia lotnych charakterystyk, ponieważ ciąg silnika nie uległ zmianie.

Samoloty odrzutowe Fiat G-91 używane przez bońską Luftwaffe jako myśliwsko-bombowe i rozpoznawcze.



rozpoznawcze (ciężkie lub lekkie), eskadry transportowe i skrzydła rakiet taktyczno-operacyjnych. W skład dywizji tyłowych wchodziły oddziały zaopatrzenia, łączności, pułki szkolne, pododdziały inżynieryjne oraz różne służby pomocnicze i pododdziały obsługi.

Każda dywizja posiadała również dywizjony przeciwlotniczych pocisków kierowanych.

Ponadto istniały jeszcze 2 skrzydła kierowanych rakiet taktyczno-operacyjnych klasy ziemia-ziemia, rozmieszczone odpowiednio w rejonach miast Landsberg i Wuppertal, 6 dywizjonów przeciwlotniczych kierowanych pocisków rakietowych „Nike" i 9 dywizjonów przeciwlotniczych kierowanych pocisków rakietowych „Hawk".

Skrzydła i eskadry lotnicze stacjonują na licznych lotniskach, zbudowanych często jeszcze za rządów Hitlera, a obecnie rozbudowanych i wyposażonych w nowoczesne urządzenia radionawigacyjne i inne.

Najważniejszą jednak rolę dowództwo Luftwaffe wyznacza jednostkom wyposażonym w samoloty „Super-Starfighter" F-104 G, czyli — nosicielom broni atomowej. Problem uzbrojenia tych samolotów w bomby atomowe dawno już przeszedł ze stadium teoretycznych rozważań do praktycznej realizacji. Jak wynika bowiem z informacji, które różnymi kanałami przedostały się do prasy, eskadry samolotów myśliwsko-bombowych F-104G, bazujące na lotniskach w Rheine, Nörvenich, Büchel, Memmingen i Lechfeld, pełnią dyżury bojowe z podwieszonymi pod samolotami bombami atomowymi, znajdującymi się pod nominalną kontrolą oficerów amerykańskich. Zachodnioniemiecki tygodnik „Der Spiegel" na początku 1966 r. zamieścił specjalną mapkę, na której uwidocznione były trasy lotów „Super-Starfighterów", prowadzące z wymienionych wyżej lotnisk do obiektów ataku atomowego, rozmieszczonych na terytorium państw socjalistycznych.

Pragnąc jak najszybciej otrzymać do swojej dyspozycji środki przenoszenia broni jądrowej do celu, dowództwo Luftwaffe, a w szczególności generał leutnant Panitzki, który w 1962 r. objął po Kammhuberze stanowisko inspektora Luftwaffe, różnymi sposobami forsował szkolenie pilotów eskadr myśliwsko-bombowych, wyposażonych w samoloty „Super-Starfighter". Okoliczność ta oraz niezbyt wysokie właściwości lotne samolotu, spowodowane nadmiernym przeładowaniem go różnymi urządzeniami, doprowadziły do licznych awarii i katastrof. Wystarczy wspomnieć, że od chwili wprowadzenia tych maszyn na uzbrojenie, 80 „Starfighterów" uległo katastrofie. Katastrofy tych samolotów, nazywanych przez zachodnioniemieckich pilotów „latającymi trumnami" doprowadziły latem 1966 r. do poważnego kryzysu w dowództwie Luftwaffe i całej Bundeswehrze. Panitzki zmuszony był podać się do dymisji. Jego miejsce zajął generał leutnant Steinhoff. Nowy inspektor Luftwaffe nie zaprzątał sobie jednak głowy tym, kto ponosi winę za to, że „Super-Starfightery" nie spełniają nadziei bońskich odwetowców. Wprost przeciwnie, z miejsca oznajmił on, że „Starfightery", jako nosiciele bomb atomowych, nadal stanowić będą trzon lotnictwa zachodnioniemieckiego i że należy tylko organizacyjnie określić ich rolę i miejsce w ogólnej strukturze Luftwaffe.

Steinhoff rozwinął burzliwą działalność, odbył wiele podróży do USA, Anglii i innych państw, w szczególności do Włoch, na wyspę Sardynię, gdzie na poligonie lotniczym NATO w pobliżu miasta Decimomannu piloci zachodnioniemieccy ćwiczyli zrzucanie bomb atomowych ze „Starfighterów". Cel tych wojaży byłego asa hitlerowskiego, stojącego dziś na czele lotnictwa wojskowego NRF, był jasny. Chodziło mianowicie o to, żeby skłonić sojuszników Bonn z NATO do dalszych ustępstw, torujących zachodnioniemieckim odwetowcom drogę do broni atomowej i termojądrowej. Kolejne wydarzenia świadczą o tym, że to mu się udało.

Jeśli bowiem przedtem koła rządzące USA i Anglii — zmuszone liczyć się z głosami opinii publicznej własnych krajów — paraliżowały trochę roszczenia Bonn do posiadania broni atomowej i termojądrowej, to ostatnio stanowisko ich w tym względzie uległo znacznej zmianie. Wycofanie się Francji z NATO spowodowało, że Niemcy zachodnie stały się głównym partnerem imperialistów amerykańskich w Europie. Pod pretekstem zapełnienia powstałej „próżni", NRF domaga się, aby Bundeswehra, w tej liczbie i Luftwaffe, odgrywała coraz większą rolę w systemie Połączonych Sił Zbrojnych NATO na kontynencie europejskim. I pod tym właśnie kątem widzenia należy rozpatrywać plan trwającej obecnie reorganizacji Luftwaffe.

Na czym polega istota tego planu? Zamiast mieszanych dywizji lotniczych mają być utworzone w składzie każdej grupy po trzy dywizje — dywizja środków napadu powietrznego, dywizja OPL i dywizja wsparcia. W skład dywizji środków napadu powietrznego wejdą jednostki myśliwsko-bombowe, tj. nosiciele broni atomowej, eskadry rozpoznawcze i jednostki rakietowe wyposażone w pociski klasy ziemia-ziemia, zdolne do przenoszenia głowic atomowych. Dywizje OPL posiadać będą w swych składach jednostki myśliwskie, oddziały przeciwlotniczych pocisków kierowanych i pododdziały radiotechniczne. W skład dywizji wsparcia wejdą oddziały zaopatrzenia, łączności i pododdziały inżynieryjne.

Z wszystkich eskadr transportowych ma być sformowana jedna dywizja.

Tak więc, zamiast mieszanych dywizji lotniczych planuje się utworzyć w ramach Luftwaffe związki operacyjne, przeznaczone wyłącznie do celów ofensywnych, do wykonywania uderzeń rakietowo-jądrowych na obiekty położone w znacznej odległości od granic Niemieckiej Republiki Federalnej. Posunięcie to, jak również planowane rozpoczęcie produkcji doskonalszych nosicieli broni atomowej — samolotów F-104S — świadczy o tym, że Niemcy zachodnie stają się coraz groźniejszym ogniskiem agresji w Europie. Bońscy odwetowcy, zwiększając swój potencjał wojenny, przeszli od słów do czynu. Przygotowując się intensywnie do nowej wojny — mającej na celu rewizję istniejących granic w Europie — występują oni jako siła uderzeniowa agresywnego bloku NATO, skierowanego przeciwko miłującym wolność narodom Europy, a w szczególności przeciwko państwom socjalistycznym.

L. H.

[1] Na uzbrojeniu ciężkich skrzydeł znajdowały się samoloty F-104G, lekkich G-91R3.

Wyżej: 37 żołnierzy lotnictwa stanowi bezpośrednią obsługę startową każdego 1-miejscowego bojowego odrzutowca „Super-Starfighter" bońskiej Luftwaffe. W tej liczbie nie uwzględniono personelu związanego z obsługą lotniczej broni atomowej, którą ten samolot może przenosić. Wprawdzie oficjalnie broń jest w dyspozycji amerykańskiej, ale obsługują ją przeszkoleni wojskowi zachodnioniemieccy.

Z prawej: Towarzysze broni. Amerykańscy instruktorzy wojskowi i ich podopieczni — piloci bońskiej Luftwaffe, przy naddźwiękowym samolocie treningowym TF-104G.

NA LOTNISKU WOJSKOWYM

SPOŁECZEŃSTWO polskie obdarza lotnictwo — powietrzną straż granic Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, nie tylko zawsze głębokim zainteresowaniem, lecz również szczerym, głęboko z polskim charakterem i tradycją związanym, uczuciem miłości. Fakt ten ma dzisiaj, w sytuacji wzmożonego napięcia międzynarodowego, sytuacji, która wymaga najwyższej rozwagi i czujności, dodatkowe uzasadnienie.

Premier Józef Cyrankiewicz, przemawiając na ostatniej sesji Sejmu PRL, powiedział: „Nasz kraj, który przez lata władzy ludowej wyrósł w nowoczesne państwo wchodzące w skład socjalistycznej wspólnoty narodów, kluczowo usytuowane strategicznie, dysponujące sprawną i nowoczesną siłą bojową — ludowym Wojskiem Polskim — jest szczególnie nęcącym obiektem dla imperialistycznej dywersji, we wszystkich jej formach i przejawach".

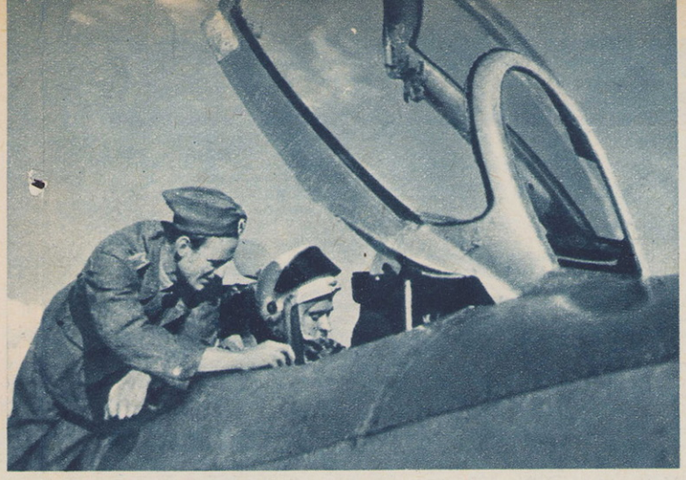
Ludowa władza potrafi wykorzystać wszystkie znajdujące się w dyspozycji państwa siły i środki zabezpieczające przed ewentualną akcją wroga, potrafi dbać o zabezpieczenie obronności kraju. Żołnierze naszego lotnictwa, szczególnie czułego i ważnego ogniwa w systemie polskich sił zbrojnych, nieustannie podnoszą poziom swego wyszkolenia. Doskonalą swe walory moralno-bojowe piloci, technicy i mechanicy, żołnierze służb zabezpieczenia i ubezpieczenia oraz uczniowie szkół lotniczych. Wiedzą oni, że wysoka świadomość polityczna, łącznie z wiedzą fachową i umiejętnościami praktycznymi jest integralną częścią stałej gotowości bojowej i zdolności do wypełniania najtrudniejszych zadań bojowych.

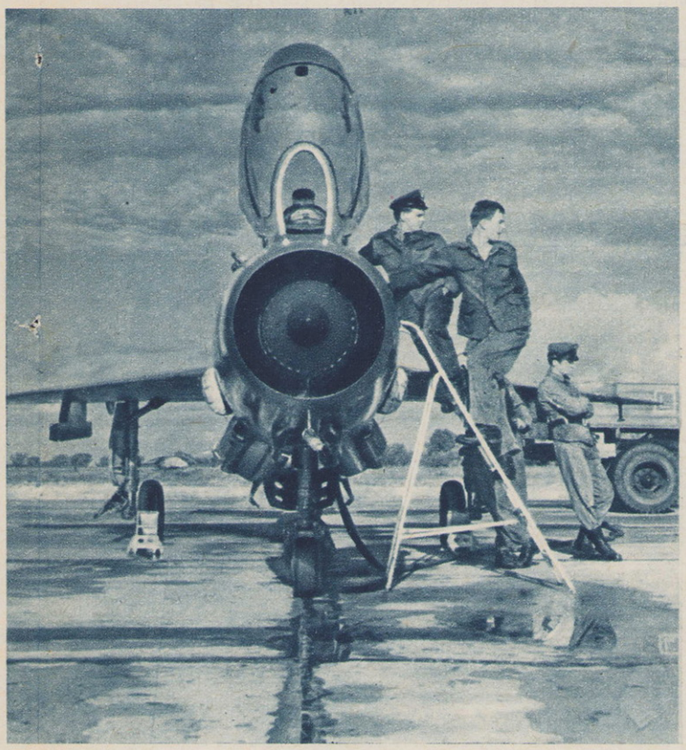
Popatrzmy na te zdjęcia. Przedstawiają one sceny z życia naszych powietrznych obrońców. Na jednym z polskich lotnisk wojskowych — wre codzienna, wytężona praca. (z)

Fotoreportaż:

ANDRZEJA

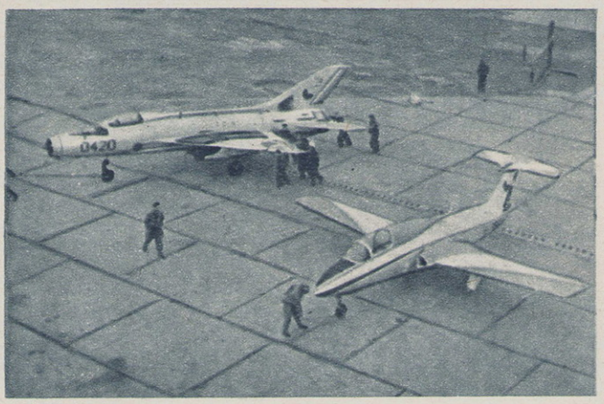
ZIEMIŃSKIEGO





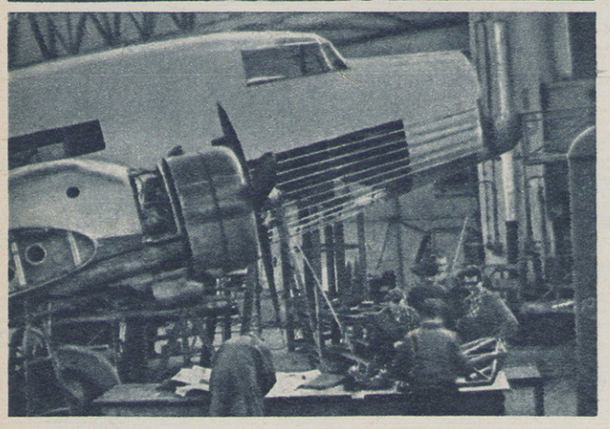
1607

Z WIZYTĄ W CSRS



DUŻY I MAŁY

Specjalną wersją akrobacyjną znanego odrzutowego samolotu szkolno - treningowego L-29 „Delfin" jest jednomiejscowy L-29A. Widzimy go (na zdjęciu z prawej) obok myśliwca MiG-21, na jednym z lotnisk w Czechosłowacji.



NOWY FILM LOTNICZY

W znanym czechosłowackim studio filmowym Barrandov kręcony jest obecnie film lotniczy, osnuty na tle książki Filipa Janskego pt. „Nebestci jezdci" (Niebiańscy jeźdźcy).

Akcja filmu toczy się podczas Bitwy o Wielką Brytanię, w latach 1942—43. Pokonując liczne trudności, związane z wiernym odtworzeniem realiów tych wielkich zmagań powietrznych z nawałą hitlerowskiej Luftwaffe, reżyser filmu Jindrich Polak wraz ze swą ekipą postarał się o zbudowanie makiet angielskich samolotów z tamtych lat. Jedną z makiet zbudowały filmowcom zakłady lotnicze Aero Vodochody — posłuży ona do zdjęć dokonywanych z zewnątrz. Makiety przedstawiają bombowce typu „Wellington". W trosce o wierne zachowanie wszystkich szczegółów wnętrza samolotu — filmowcy jeździli do Anglii, gdzie w muzeum wojska dokonali dokładnych pomiarów i zdjęć jedynego istniejącego jeszcze na świecie autentycznego „Wellingtona".

W roli Czecha Prcka, który lata w załodze bombowca, występuje aktor filmowy Jiri Hrzan, jego kolegę — Pavla gra aktor teatru z Ołomuńca — Svatopluk Matyas, jeszcze innego czeskiego pilota — Jiri Bednar.

Operatorem filmu jest Jan Nemecek.

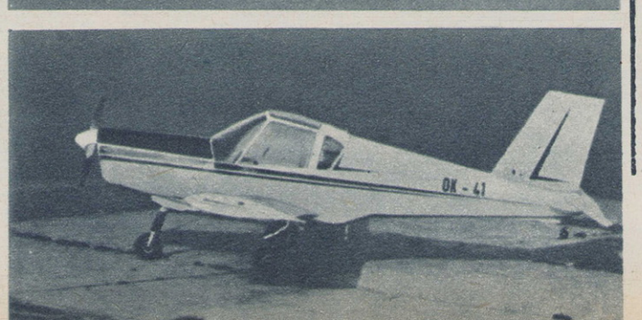
Na zdjęciach: Jiri Hrzan w roli Prcka oraz budowa makiety „Wellingtona".

MORAVAN Z-42

ZAKŁADY Moravan w Otrokovicach, znane z budowy samolotów akrobacyjnych serii Z-26 aż do Z-526, wypuściły ostatnio nowy typ samolotu Z-42. Jest to maszyna do celów szkolenia i turystyki. Wolnonośny dolnopłat, całkowicie metalowej konstrukcji, posiada skrzydła z lekkim skosem do przodu, wyposażone w klapy do lądowania. Wygodna kabina mieści dwie osoby, jedna obok drugiej. Widoczność z kabiny — doskonała.

Samolot posiada sześciocylindrowy silnik M-137 o mocy 180 KM, wyprodukowany w zakładach Motorlet. Śmigło — metalowe Avia V-503, przestawne w locie. Samolot posiada komplet przyrządów pokładowych i aparaturę radiową. Pomimo dwóch osób w kabinie — zdolny do wykonywania akrobacji.

Prędkość przeciętna — 215 km/h, pułap — 5 500 m, zasięg — 800 km (ze zbiornikami dodatkowymi 1 300 km). Ciężar własny — 600 kG, ciężar całkowity — 820 kG. Na zdjęciach: Z-42.



ZSRR

▲ **„Aerofłot"** uruchomił w grudniu ub. r. pierwszą stałą linię łączącą Moskwę z Afryką wschodnią. Linia biegnie trasą Moskwa — Kair — Hodejda (Jemen) — Mogadisz (Somalia) — Dar es Salaam (Tanzania). Kursujące tu samoloty Il-18 pokonują odległość 8 500 km w ciągu 14 i pół godziny. Linia wschodnioafrykańska jest jedną z 240 nowych linii krajowych i zagranicznych, które „Aerofłot" uruchomił w roku ubiegłym. Ogółem w ciągu roku „Aerofłot" — największe towarzystwo komunikacji powietrznej na świecie — przewiózł 55 milionów pasażerów, a więc przeszło o 16 milionów więcej niż w roku poprzednim.

CSRS

▲ **Na międzynarodowej wystawie** lotniczej w Hanowerze (NRF) przemysł czechosłowacki zaprezentuje trzy samoloty: L-29A — jednomiejscowy akrobacyjny samolot odrzutowy, Zlin-526 — samolot sportowy i akrobacyjny oraz Z-37 „Cmelak" — samolot rolniczy. Oprócz tego wystawione będą makiety: nowego samolotu sportowego Zlin-42, dwusilnikowego, turbośmigłowego L-410 i motoszybowca (wersja „Blanika").

FRANCJA

▲ **Trzy francuskie przedsiębiorstwa** komunikacji lotniczej — „Air France", UTA i „Air Inter" przewiozły w 1967 roku 6 648 800 pasażerów, a więc o 12,5% więcej niż w roku 1966.

▲ **Na lotnisku Cannes-Mandelieu** otwarta będzie w dniu 2 czerwca br. piąta z kolei międzynarodowa wystawa lotnicza. Przewidziana jest prezentacja ponad 120 samolotów sportowych i turystycznych, śmigłowców i szybowców.

ARGENTYNA

▲ **Tegoroczne** mistrzostwa szybowcowe Argentyny odbywały się w Pehuaro, w dniach od 28 stycznia do 5 lutego. Na starcie mistrzostw stanęło 46 zawodników, na szybowcach następujących typów: Phoebus, Standard Austria, Skylark, Vasama, Zefir, Ka-6, Pirat, Blanik, Sky 34, Bocian i Mucha. Rozegrano 6 konkurencji: trójkąt 147,5 km (ukończyło 27 zawodników), trójkąt 200 km (12 zawodników), trójkąt 166 km (37), docel — powrót 285 km (37), trójkąt 211 km (40) i docel 249 km. Tytuł mistrzowski zdobył znany szybownik argentyński Hossinger na Phoebus — 5 489 pkt. Drugie miejsce zajął Caro na Vasama — 5 021 pkt, trzecie Mendiburu na Ka-6 — 4 850 pkt. Startujący na polskim Zefirze Minuzzi był 12, zaś De Poli, również na Zefirze, 14.

NRF

▲ **Śmiertelnym** wypadkiem zakończył się lot na śmigłowcu znanego zachodnioniemieckiego pilota szybowcowego Rolfa Kuntza, wielokrotnego reprezentanta NRF na zawodach międzynarodowych.

▲ **Klub** lotniczy w Leutkirch organizuje w końcowych dniach kwietnia, już po raz szósty, samolotowy tzw. Rajd Trzech Krajów. Trasa rajdu wiedzie z Leutkirch nad Szwabią do Biberach potem przez Bodensee, Friedrichshafen, Konstanz, Kempten z powrotem do Leutkirch.

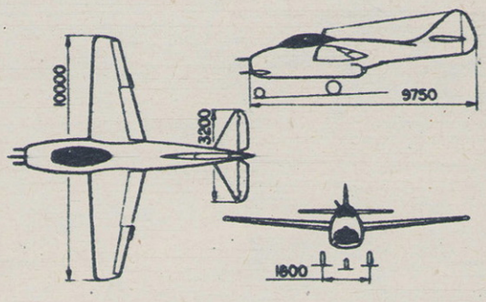
SAMOLOTY KRAJU RAD

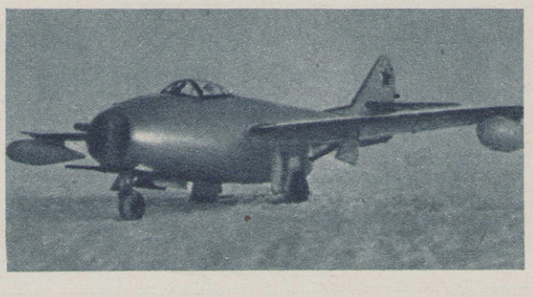
MIG-9

PRAWDZIWĄ sensacją pierwszego po wojnie Dnia Lotnictwa ZSRR — 18 sierpnia 1946 r. — było pojawienie się nad Tuszynem szybkich myśliwców odrzutowych JAK-15 i MIG-9. Projektowanie całkowicie nowego samolotu, zupełnie różniącego się od uczestniczących w walkach frontowych myśliwców MIG-1 i MIG-3, zespół biura konstruktorskiego kierowany przez A. I. Mikojana rozpoczął przy końcu wojny. Dzięki wytrwale prowadzonej uprzednio pracy badawczej i doświadczalnej udało się przezwyciężyć szereg trudności związanych z budową nowego typu samolotu.

Wiosną 1946 roku myśliwiec był gotów. Otrzymał on oznaczenie MIG-9. W końcu kwietnia pilot doświadczalny A. N. Grinczik wykonał na nim pierwszy lot. Próby w locie potwierdziły dane obliczeniowe maszyny. Jeden z pierwszych radzieckich myśliwców odrzutowych rozwijał prędkość ponad 900 km/h na wysokości 4 500 m. Pułap — 13 500 m, zasięg — 800 km. Przy zastosowaniu zbiorników dodatkowych zasięg znacznie się zwiększał.

Na zdjęciu i rysunku: MIG-9.





ASTRONAUTYKA I TECHNIKA RAKIETOWA

Śmierć pierwszego kosmonauty świata poruszyła wszystkich, nie tylko zainteresowanych astronautyką. Prasa fachowa całego świata nie szczędziła miejsca na wspomnienia o Gagarinie. Prasa francuska przypomniała, że Gagarin gościł we Francji w roku 1963 i otrzymał między innymi nagrodę im. Galaberta. Pięćdziesięciu pięciu astronautów amerykańskich nadesłało do Moskwy wyrazy ubolewania z powodu tragicznej śmierci Jurija. Powyżej — reprodukujemy ostatnie zdjęcie kosmonauty, dokonane przez reportera „Ogoniok".

★

W końcu marca w Paryżu odbyła się XV sesja Biura Międzynarodowej Federacji Astronautycznej. Tematem obrad były prace przygotowawcze do tegorocznej konferencji generalnej, która odbędzie się z okazji XIX Kongresu IAF (w dniach 13—19 października bieżącego roku w Nowym Jorku). W sesji wzięli udział: prof. L. Napolitano (przewodniczący IAF) — Włochy, prof. Pepin — Francja, dr Draper — USA i prof. Siedow — ZSRR.

★

Trzecia francuska rakieta sondażowa typu „Dragon-IIB" wystartowała dnia 1 kwietnia z terenu bazy w Kerguelen, przynosząc uczonym pełny sukces. Przedmiotem badań było pole magnetyczne Ziemi i inne zjawiska fizyczne.

★

180 angielskich rakiet sondażowych typu „Skua" wyrzucono, jak dotąd, z terenu W. Brytanii, Kanady, Francji i Hiszpanii w ciągu ostatnich pięciu lat.

★

Nowa, szwajcarska rakieta sondażowa typu „Zenit" (powstała przy współpracy z NRF), została w końcu marca zademonstrowana po raz pierwszy przedstawicielom prasy. Rakieta o ciężarze startowym 600 kG unosić może ładunek użyteczny (wyposażenie badawcze) o ciężarze 25-130 kG na wysokość 115—205 km. Przygotowywana jest kolejna wersja „Zenita", która ma unosić ładunek 30 kG na wysokość 300 km.

★

Japoński program kosmiczny lat najbliższych przewiduje wyrzucenie 13 satelitów naukowych i 12 doświadczalnych. Pierwszy satelita naukowy wystartuje na orbitę ziemską we wrześniu roku bieżącego.

★

Z Ziemi Ognistej (Argentyna) wypuszczone zostaną na wielką wysokość balony przygotowane w ramach programu EOLE przez dwóch inżynierów francuskich z CNES Choqueta i Marti. Wzloty balonów związane są z badaniami dla potrzeb meteorologii. Program EOLE zakłada wykorzystanie zarówno satelity FR-2, jak i balonów wysokościowych do rozszerzonych badań atmosfery ziemskiej i procesów meteorologicznych.

★

Pierwszy sztuczny satelita NRF oznaczony kryptonimem 625-A1 „Azur" przygotowywany jest w zakładach Bölkow. Ostatnio opublikowano zdjęcia tego satelity podając datę startu — 1 października 1969 roku (start nastąpi z USA przy wykorzystaniu pojazdu rakietowego „Scout"). Masa satelity wynosi 78,1 kg. Wysokość 762 mm, a średnica 785 mm. Przewidywana orbita eliptyczna 365/2600 km, a kąt jej w stosunku do płaszczyzny równika ma wynosić 101,35 stopnia.

★

Jedno z francuskich czasopism rozpatruje przyszłość „europejskiej wspólnoty kosmicznej" za lat dziesięć. Brany jest pod uwagę rozwój pojazdu rakietowego „Europa", który w dziesiątej wersji ma otrzymać dwa potężne silniki startowe (odrzucane podobnie jak w radzieckim „Wostoku"). Masa ładunku użytecznego przyszłościowego pojazdu wzrosnąć ma w roku 1976 do 500 kg, a następnie osiągnąć wartość 2 000 kg.

★

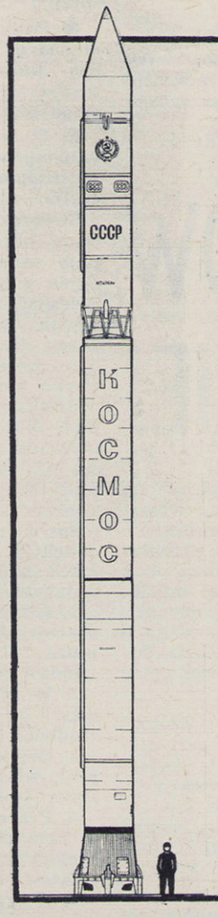
Według opinii niektórych specjalistów zachodnich, radziecki satelita „Sonda-4", który został wyrzucony dnia 2 marca, jest statkiem kosmicznym, być może prototypem statku „Sojuz". Oczywiście, hipoteza tego rodzaju mogła być postawiona po określeniu wielkości wspomnianego satelity (jasność świecenia widoczna z Ziemi), ale nie jest wykluczone, iż chodzi po prostu o nowy typ satelity badawczego, znacznie większego od znanych dotąd „Kosmosów".

★

Rakietoplan X-15 dokonał w dniu 2 marca kolejnego lotu doświadczalnego. Pilot Wiliam Dans tylko w ciągu 65 sekund latał na wysokości 34 km, gdyż nastąpiło uszkodzenie instalacji elektrycznej.

★

W ubiegłym miesiącu zakończył prawdopodobnie swą działalność satelita (tzw. bierny) typu „ECHO-1", wyrzucony na orbitę ziemską w 1960 roku.



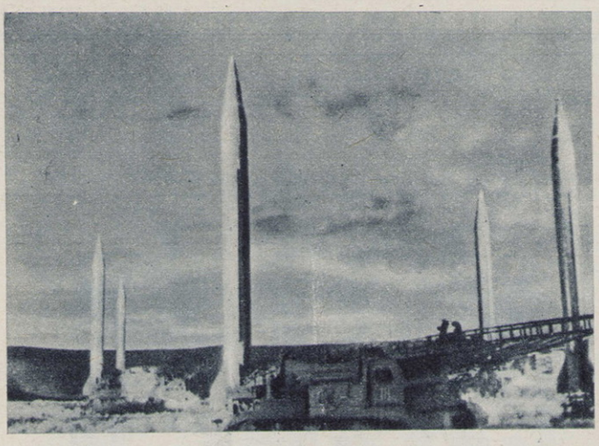
ŁUNA—14

DNIA 7 kwietnia br. wyrzucono z terenu Związku Radzieckiego sondę kosmiczną „Łuna-14". W dniu 10 kwietnia sonda weszła na orbitę księżycową, stając się sztucznym satelitą Księżyca. Aparatura zainstalowana na pokładzie sondy rejestruje dane dotyczące przestrzeni kosmicznej, ruchu Księżyca i jego pola grawitacyjnego. „Łuna-14" obiega Księżyc na wysokości 870/160 km. Czas okrążenia Księżyca wynosi 2 godziny 40 minut. Umieszczenie „Łuny-14" na orbicie księżycowej jest nowym sukcesem nauki i techniki radzieckiej. Warto podkreślić, że start sondy nastąpił w okresie obchodzonego uroczyście co roku Dnia Kosmonautyki (12 kwietnia).

★

Kolejny radziecki satelita naukowo-badawczy „Kosmos-211" umieszczony został na orbicie ziemskiej dnia 9 kwietnia.

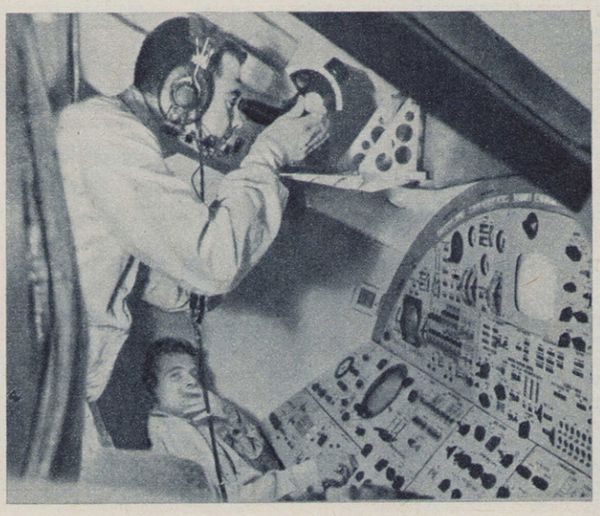
RAKIETY NA STANOWISKU



Oryginalne zdjęcie agencji TASS, dokonane podczas ćwiczeń radzieckich wojsk rakietowych, przedstawia zgrupowanie rakiet na stanowisku. Rakiety te, o przeznaczeniu taktycznym, przewożone są na gąsienicowych transporterach. Demonstrowano je na Placu Czerwonym w Moskwie podczas defilady z okazji 50-lecia Armii Czerwonej.

Trening kosmonautów

Oto wnętrze kabiny statku kosmicznego „Apollo", którego start załogowy przewidywany jest jeszcze w roku bieżącym. Zanim nastąpi lot próbny, załoga trenuje poszczególne czynności. Na zdjęciu — praca z sekstantem czyli próba określania położenia statku w przestrzeni kosmicznej.



SŁAWNI LOTNICY

JEDEN z najznakomitszych pilotów szybowcowych Szwecji Pel Axel Persson ma aktualnie 46 lat. Na szybowcach zaczął latać w 1942 roku. Pięć lat później, w 1947 roku, ustanowił rekord międzynarodowy wysokości przewyższenia — 8 050 m (wysokość absolutna 8 700 m).

W 1947 roku wywalczył tytuł Szybowcowego Mistrza Szwecji. Pierwszy start w Szybowcowych Mistrzostwach Świata 1948 (Szwajcaria) zakończył się dla Perssona zdobyciem tytułu mistrzowskiego. W następnym roku został Szybowcowym Mistrzem Szwecji 1949. W 1950 roku startował w Szybowcowych Mistrzostwach Świata w Oerebro (Szwecja).

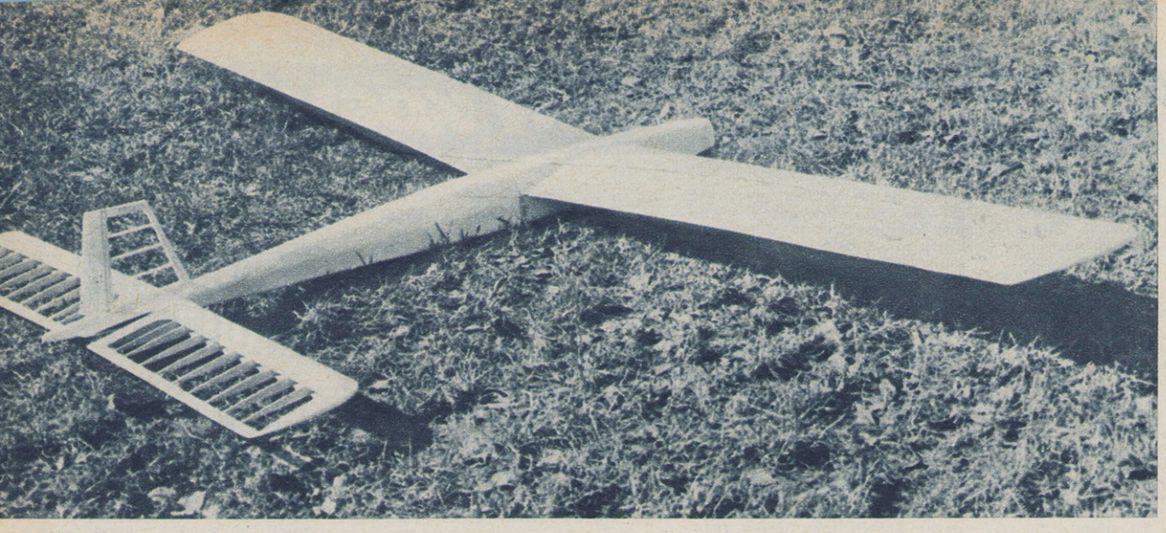
W latach 1951—1953 Pel Axel Persson przebywał w Etiopii, gdzie pracował jako instruktor pilot Etiopskich Sił Powietrznych.

Kolejne dwa starty w Szybowcowych Mistrzostwach Świata w 1954 (Camphill, Anglia) i w 1956 (Saint Yan, Francja) nie dały Perssonowi większych sukcesów sportowych. W Anglii na szybowcu „Weihe" zajął 6 miejsce a we Francji, również na tej samej maszynie, uplasował się na 12 miejscu. Po raz trzeci Szybowcowym Mistrzem Szwecji został w 1957 roku. Dopiero udział w Szybowcowych Mistrzostwach Świata 1958 (Polska) przyniósł zawodnikowi szwedzkiemu tytuł pierwszego wicemistrza świata w klasie standard (drugie miejsce). Jak wiadomo, mistrzem świata w tej właśnie klasie został polski szybownik Adam Witek.

Pel Axel Persson

Dwa lata później Persson, startując w VIII Szybowcowych Mistrzostwach Świata (Kolonia, NRF), zajął 22 miejsce w klasie standard. W kolejnych mistrzostwach świata w Argentynie nie brał udziału. W X Szybowcowych Mistrzostwach Świata 1965 (South Cerney, Anglia) uplasował się na 17 miejscu w klasie standard. Startował wówczas na szybowcu fińskim PIK-16C VASAMA.

W tym roku, w Lesznie, spotkamy ponownie szwedzkiego szybownika Per Axela Perssona, który zgłosił swój udział w mistrzostwach świata w klasie standard. Warto w tym miejscu przypomnieć, że Persson będzie obchodził w Lesznie rzadko spotykany jubileusz 20-lecia startów zawodniczych w szybowcowych mistrzostwach świata. (m)



Model do próby pobicia rekordu długotrwałości podczas budowy. Wymiary i inne parametry konstrukcyjne są wynikiem analizy przeprowadzonej przez jednego z członków koła.

W roku ubiegłym omawialiśmy po raz pierwszy prace studentów Politechniki Warszawskiej zgrupowanych w Kole Lotników. Przedstawiliśmy wówczas ich prace związane zarówno z małym jak i dużym lotnictwem. Obecnie publikujemy wypowiedź mgra inż. Margańskiego, długoletniego przewodniczącego Koła Lotników Politechniki Warszawskiej, który analizuje dotychczasowe prace Koła i jego realne możliwości oraz wskazuje na konieczność dokonania poważnych zmian w strukturze Koła, które dopiero umożliwią realizację prac związanych z budową taniego, popularnego sprzętu lotniczego.

(Red.)

KOŁO LOTNIKÓW–STUDENTÓW POLITECHNIKI WARSZAWSKIEJ

Mgr inż.
EDWARD MARGAŃSKI

CHCIAŁBYM się z Czytelnikami podzielić wnioskami, które nasunęły mi się w czasie kilkuletniej pracy w Kole Lotników Studentów Politechniki Warszawskiej.

Od czasu wznowienia (przed pięciu laty) działalności Koła Lotników, działalność ta była w zasadzie szukaniem form pracy, które byłyby dostatecznie celowe i atrakcyjne dla osób w nią zaangażowanych. Nie znaczy to bynajmniej, że Koło nie może pochwalić się znacznym dorobkiem z tego okresu.

Wydaje się zbędne omawianie bardziej szczegółowych form i efektów wszystkich prac prowadzonych w Kole, chciałbym zaś zająć się celem, który stawialiśmy sobie już na początku naszej działalności. **Celem tym były własne konstrukcje.**

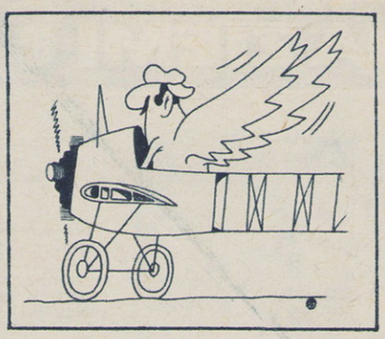
Problem bardzo pasjonujący, no bo przecież RWD, bo Sekcja Lotnicza... Zdawaliśmy sobie wszelako sprawę z ogromu pracy, jaką należy włożyć i umiejętności, którymi należy się wykazać, tym bardziej, że w owym czasie najstarszy członek Koła był na... II roku. Poświęciliśmy się więc pracy samokształceniowej. W okresie następnych paru lat powstały projekty: wyremontowania „Pegaza" (motoszybowca), budowy wodolotu itp. Zasadniczo projekty te nie weszły w stadium dalsze jak dokładne rozeznanie sytuacji, które nie wskazywało na możliwość zrealizowania projektów. Do realizacji bowiem tych planów niezbędna jest baza warsztatowa, materiałowa i finansowa.

Mając to na względzie **zorganizowaliśmy dość dobrze wyposażony warsztat, w którym możemy wykonywać wszelkie drobne prace ślusarskie i radiotechniczne. Po otrzymaniu dotacji od Rektora PW przystąpiliśmy do prac konstrukcyjnych nad zespołem napędowym do motoszybowca.**

Nie wdając się w szczegółowe omówienie projektu, chciałbym powiedzieć, że według naszej koncepcji szybowiec z takim zespołem napędowym pozostałby dobrym szybowcem, lecz posiadałby możliwość samodzielnego startu o długości poniżej 200 metrów. Prace konstrukcyjne zrobiliśmy dość szybko (część jako praca przejściowa), lecz wykonanie, to już trudniejszy problem. Problem nawet nie finansowy, czy braku możliwości realizacji, lecz organizacyjny. Pierwsza sprawa to fakt, że o ile projekt konstrukcyjny wymaga mniejszej, lub większej inwencji konstruktora (oczywiście efekty są różne), oraz stosunkowo niewielkiej ilości pracy, o tyle rysunki wykonawcze wymagają dużego nakładu pracy. Oddzielnym zagadnieniem staje się wykonawstwo. **O skali trudności niech świadczy fakt, że wykonanie dwóch kół zębatych do przekładni trwało trzy miesiące,** w czasie których: zdobyto odpowiednią stal (kilka wizyt w „Centrostalu"), warsztat wykonujący części przekładni zrobił otoczki, inny warsztat naciął zęby, w jeszcze innym obrobiono cieplno-chemicznie koła, no i wreszcie mogliśmy rozpocząć montaż.

W sumie do wykonania przekładni, śmigła i przeróbki silnika obok własnej pracy w warsztacie musieliśmy odwiedzić po kilka razy kilkanaście zakładów w różnych punktach miasta. Po takich doświadczeniach warto wyciągnąć wnioski. Oto i one:

- *Prace konstrukcyjne prowadzone przy założeniu ich przyszłego wykonania dają o wiele więcej korzyści, niż takie, o których wiadomo z góry, że wykonane nie będą i w których wiele rzeczy można założyć, lub pominąć (np. prace przejściowe i dyplomowe).*
- *Wykonanie tych projektów daje dużą możliwość zapoznania się ze stosunkami panującymi w zakładach pracy, centralach handlowych itp.*
- *Jednakże prowadzenie prac konstrukcyjnych oraz nadzorowanie ich realizacji przez studentów, w obecnych warunkach, pochłania bardzo wiele czasu, którego studenci (przynajmniej wydziału MEiL) posiadają bardzo mało.*



- *W związku z dużą ilością pracy i ciągłymi przeszkodami prace posuwają się bardzo powoli, a bezpośrednie efekty są stosunkowo niewielkie.*
- *Ciągła zmiana osób pracujących nad realizacją projektu nie sprzyja szybkim postępom prac.*
- *Panująca jeszcze atmosfera niewiary w możliwość realizacji u nas konstrukcji amatorskich czy studenckich, nie jest czynnikiem pomagającym w prowadzeniu prac.*
- *W trakcie naszej pracy spotykaliśmy się i spotykamy z bardzo życzliwym stosunkiem władz uczelni.*

Streszczając, można stwierdzić, że mimo bardzo dużych korzyści, jakie daje samodzielna praca konstrukcyjna w czasie studiów, jest ona w istniejących warunkach mało efektywna w stosunku do włożonej pracy. Na pewnym etapie staje się ona raczej sprawą ambicji ukończenia rozpoczętej pracy.

Analizując formy pracy studenckich biur konstrukcyjnych za granicą (np. w ZSRR), oraz opierając się na własnych doświadczeniach, ułożyliśmy w Kole Lotników pewną koncepcję form pracy nad wykonaniem i realizacją projektów studenckich. Koncepcja nasza ogólnie rzecz biorąc opiera się na następujących założeniach.

1. Istniałaby stała grupa 3—4 pracowników prowadząca stale powstały Ośrodek Konstrukcyjno-Badawczy.

2. W pracy braliby udział fachowcy i w dużym stopniu (ok. 70%) studenci na zasadach odpłatności.

3. Organizacyjnie całość podlegałaby władzom wydziału MEiL (np. przez Gospodarstwa Pomocnicze).

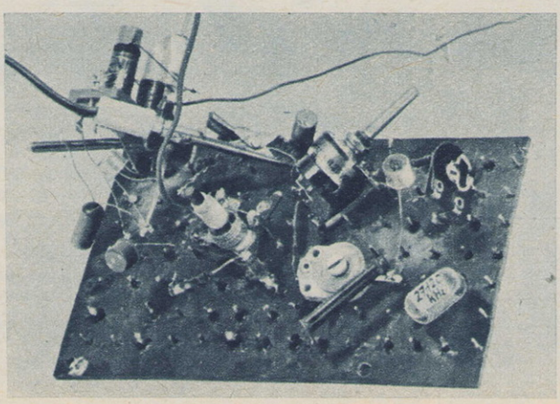
4. Praca ośrodka opierałaby się w zasadniczym stopniu na zapleczu fachowym, laboratoryjnym i warsztatowym wydziału MEiL.

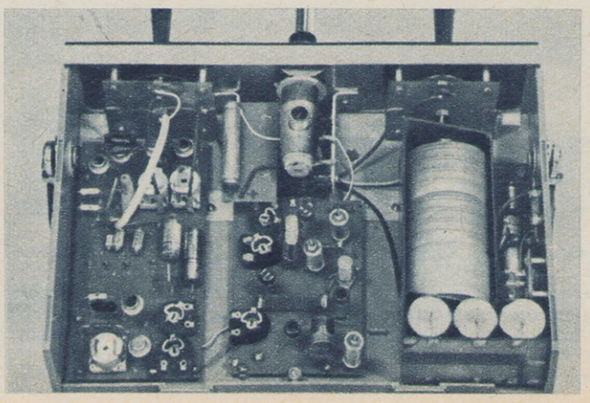
5. Wykonane byłyby zarówno prace na bezpośrednie zlecenie, jak również prace własne ustalone przez Radę Programową, w skład której wchodziliby również przedstawiciele instytucji finansujących Ośrodek.

6. Przedsięwzięcie byłoby dofinansowywane przez zainteresowane instytucje.

Osobiście wydaje mi się, że korzyści wynikające z istnienia takie-

Wnętrze nadajnika. Z prawej strony widoczny zasilacz (akumulator i prostownik do zasilacza z sieci). Z lewej: W celu zoptymalizowania układu montuje się go początkowo w sposób próbny na płytce. Fragment nadajnika.

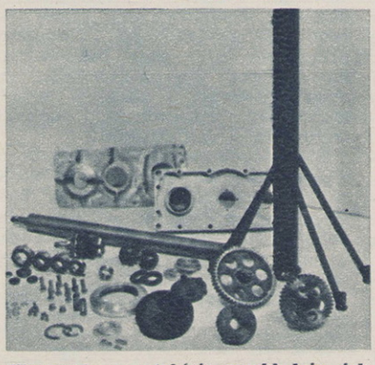




go ośrodka byłyby bardzo różnorodne i bardzo duże. Przede wszystkim dla studentów byłoby to dużą pomocą w podniesieniu kwalifikacji (nie tylko zawodowych), nie mówiąc o możliwości ujawnienia talentów konstruktorskich i wynalazczych. **Nie bez znaczenia byłby fakt, że zarysowywuje się możliwość połączenia studiów (prace przejściowe i dyplomowe) z pracą w ośrodku.** Praca taka dawałaby także pewne fundusze, potrzebne studenckiej kieszeni.

Jeżeli chodzi o zleceniodawców i opiekunów (np. przemysł i Aeroklub PRL), to obok doraźnych korzyści, takich jak wykonanie prac, których z tych czy innych względów nie może podjąć się przemysł (drobne modyfikacje, ulepszenia, pojedyncze egzemplarze unikalnych urządzeń itp.), byłyby również efekty długofalowe i to efekty wydaje mi się ważniejsze.

Zainteresowane instytucje otrzymałyby fachowców nie tylko na wysokim poziomie, lecz także ludzi zaangażowanych w sprawy naszego lotnictwa. Zakładamy, że ośrodek zajmowałby się głównie lotnictwem sportowym — turystycznym (lekkie samoloty, szybowce) ze względu na fakt, że jest to dziedzina, w której moglibyśmy wiele zrobić zarówno ze względu na stosunkowo nieduże nakłady finansowe, jak również dlatego, że jest ona u nas niejako marginesem zainteresowań przemysłu.

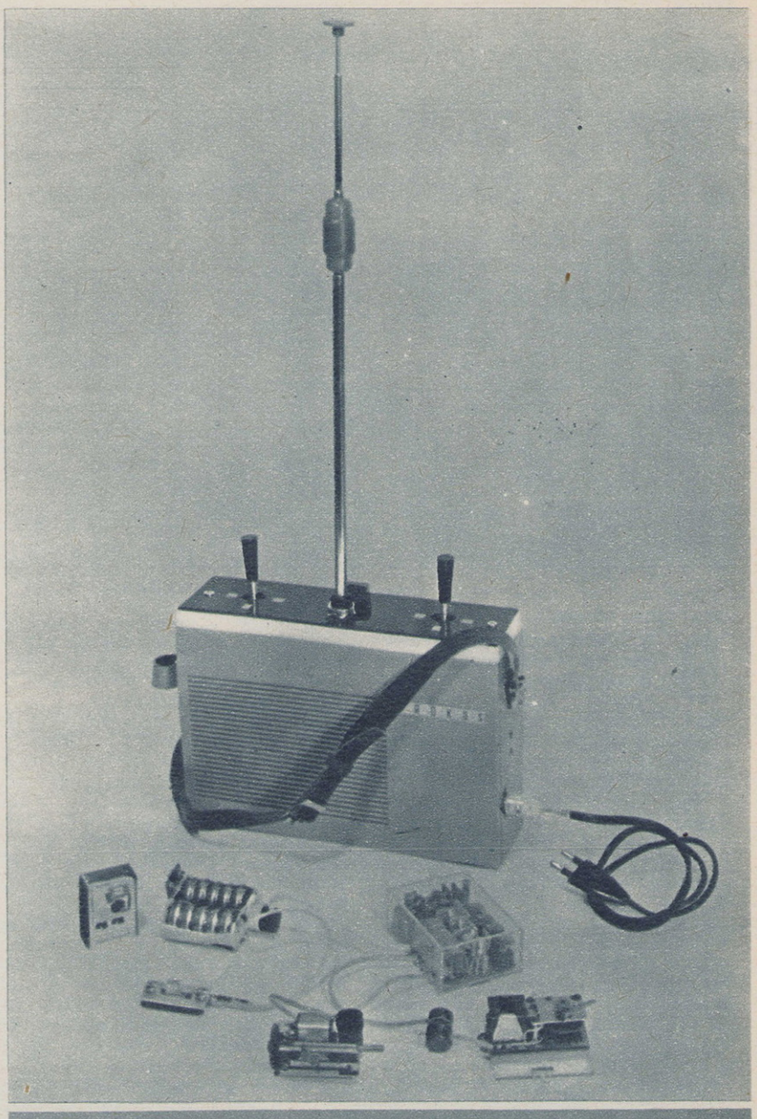


Wspomniana w tekście przekładnia, jak widać, składała się z dużej liczby dość skomplikowanych części.

Ośrodek istniejący przy jedynej w Polsce uczelni kształcącej konstruktorów lotniczych (WAT nie kształci w kierunku konstrukcyjnym) dysponowałby odpowiednio wykwalifikowaną kadrą, miałby oparcie w odpowiednich katedrach oraz opierałby się na pięknych tradycjach wspomnianego RWD, Sekcji Lotniczej Koła Mechaników czy Związku Awiatycznego Studentów Politechniki Lwowskiej, których wiele z celów do dziś nie straciło na aktualności. Mógłby on być ośrodkiem wiodącym w powstającym ruchu konstrukcji amatorskich.

Wyobrażamy to sobie w formie opracowania projektów, realizacji i prób konstrukcji tego typu, pomocy fachowej dla konstruktorów amatorów (konsultacje, literatura, gotowe rysunki wypróbowanych konstrukcji). Również wyposażenie i osprzęt lotniczy (szczególnie elektryczny) w proponowanym zakresie byłby rzeczą stosunkowo niedrogą i całkowicie możliwą do wykonania własnymi środkami. W takim układzie pojawiłaby się możliwość taniego sportowego latania. **Warto byłoby na tym polu poeksperymentować i zorganizować w przyszłości latanie turystyczno-sportowe na małych, ekonomicznych i tanich samolotach lub motoszybowcach wykonanych w warunkach półamatorskich.** Eksploatacja mogłaby okazać się na tyle tania, że mogłaby być przynajmniej w części pokryta przez pilotów.

Jest to planowanie trochę na zapas na podstawie obserwacji z innych krajów, lecz chyba całkiem realne i u nas za kilka lat, tym bardziej, że coraz większa ilość ludzi lotnictwa zdaje sobie sprawę z celowości takich prac. Może więc warto już teraz pomyśleć o przyszłości i zacząć przygotowywać realne podstawy (techniczne i ekonomiczne) do tego przedsięwzięcia, gdyż aktualne rozproszenie środków powoduje marnowanie istniejących przecież możliwości zarówno finansowych, jak i fachowych.



Opracowana przez KL całkowicie tranzystorowa aparatura do zdalnego kierowania w wersji czterokanałowej. Foto: Janina Tomaszewska (5)

Modelarskie urządzenia do wykrywania termiki

WARUNKIEM uzyskania maksymalnego czasu lotu na zawodach modeli latających jest wypuszczenie modelu w prądzie wstępującym. Wiąże się z tym konieczność opracowania metody wykrywania noszeń w przyziemnej warstwie powietrza.

Jeśli chodzi o szybowce, sprawa jest stosunkowo najprostsza. Po wyholowaniu modelu na pełną wysokość zawodnik przetrzymuje model na holu aż do momentu wyczucia noszenia, ponadto może się on przemieszczać po terenie w poszukiwaniu kominów. Wymaga to oczywiście znacznej wprawy i dobrej kondycji fizycznej. Obserwujemy też często na zawodach sztuczne wyzwalanie noszeń przez „sekundantów" zawodnika. Polega to na bieganiu w kółko pod modelem grupy osób wymachujących koszulami, marynarkami i czym się da. Ten dość humorystycznie dla niewtajemniczonych wyglądający „taniec" może się okazać skuteczny przy pewnych warunkach pogodowych, powodując oderwanie się od podłoża bańki termicznej i uzyskanie kilku cennych sekund lotu.

Przy startach modeli o napędzie gumowym konieczne jest wykrycie noszenia na ziemi. W ostatnich latach pojawiły się na imprezach elektroniczne „wykrywacze noszeń". Trzeba tu podkreślić, że nie są to żadne termowizory, lecz jedynie bardzo czułe termometry. Zasadniczym elementem urządzenia jest termopara reagująca momentalnie na niewielkie nawet zmiany temperatury powietrza, przy czym niektórzy modelarze stosują urządzenia samopiszące.

Wskazania tych przyrządów wymagają właściwej interpretacji, bynajmniej zaś nie informują bezpośrednio o istnieniu prądu wstępującego. Chodzi o to, że w zasadzie wzrost temperatury powietrza odpowiada formowaniu się masy cieplejszego powietrza, a więc noszeniu. Gdy bańka termiczna uniesie się do góry, napływa na to miejsce chłodne powietrze i wskazówka przyrządu opada. Tak wygląda teoria.

W praktyce, oprócz trudności w określaniu właściwego momentu startu wchodzi jeszcze w grę fakt, że masa ciepłego powietrza może być przemieszczana przez wiatr wzdłuż powierzchni gruntu i odrywa się w zupełnie nieprzewidzianym miejscu. Zachodzi konieczność uwidocznienia ruchu masy i niektórzy posługują się tu bańkami mydlanymi. Przy pomocy sprężarki puszcza się z wiatrem szereg baniek, obserwując ich ruchy.

Opierając się na tej zasadzie, modelarz francuski Burgeois skonstruował mechaniczny generator baniek. Na załączonym szkicu widzimy schemat działania tego urządzenia, które zapewnia nieprzerwaną produkcję baniek w znacznej ilości. Po umieszczeniu na maszcie przyrząd pozwoli na lepszą obserwację przepływu powietrza.

Czego można jeszcze oczekiwać w przyszłości? W Stanach Zjednoczonych przeprowadzono ciekawe doświadczenia z silnikówkami wyposażonymi w miniaturowy wariometr, uruchamiający ster kierunku za pośrednictwem mechanizmu wykonawczego. Urządzenie zostaje włączone przez wyłącznik czasowy równocześnie z zatrzymaniem silnika. W normalnym locie model jest wyregulowany tak, że zatacza szerokie kręgi. W razie wejścia w komin, wariometr uruchamia ster kierunku, model zacieśnia krążenie i centruje wznoszenie. Odwrotnie, gdy model wpada w duszenie, ster kierunku przechodzi w neutrum i model lotem prostoliniowym „ucieka" z prądów zstępujących. Zaznaczyć trzeba, że sam pomysł nie jest bynajmniej nowy i próby z wariometrem na modelu szybowca przeprowadzano z pomyślnym wynikiem również w Polsce w latach pięćdziesiątych (m. in. inż Jerzy Smielkiewicz, obecnie konstruktor „Pirata"). Obecnie jednak, w związku z rozwojem zdalnego kierowania, dysponujemy subminiaturowymi urządzeniami elektronicznymi, co pozwala na wykonanie urządzeń bardzo małych i lekkich, możliwych do zamontowania na modelach klasy FAI, podczas gdy dawniej było to możliwe jedynie na bardzo dużych modelach. Jest to już automatyczny pilot a i teoretycznie przedstawia duże możliwości... jeśli w ogóle można mówić o zautomatyzowaniu tak skomplikowanej czynności jak lot żaglowy.

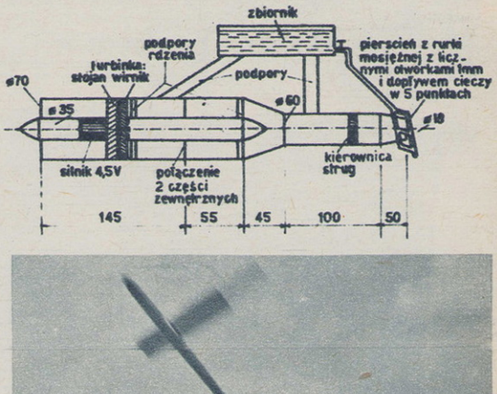
Co do szybowców, to bada się możliwość wyposażenia ich w miniaturowy wykrywacz wznoszeń i w nadajnik radiowy, który sygnalizowałby zawodnikowi moment wyczepienia modelu. Umożliwiłoby to wyczepianie w znacznie słabszych noszeniach niż, te, które się dadzą wyczuć na lince holowniczej. Urządzenie takie nie jest sprzeczne z przepisami, gdyż brak jest łączności radiowej w kierunku pilot — model. Oczywiście całość nie jest łatwa do realizacji, gdyż aparatura musi wykazywać bardzo małe opóźnienie w działaniu.

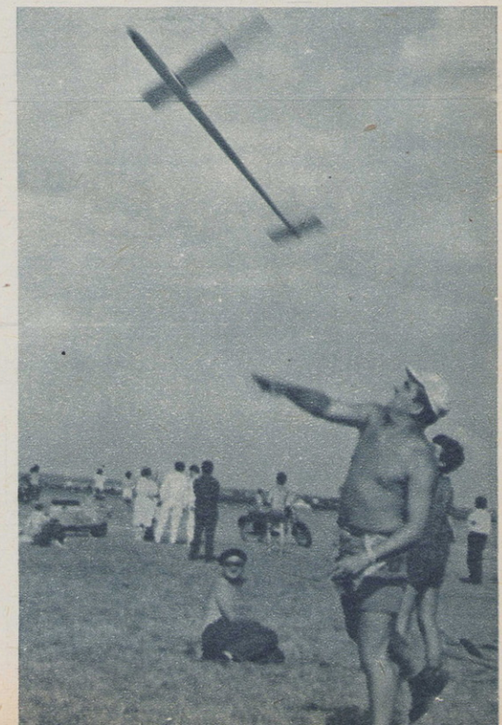
Wszystkie wyżej opisane pomysły pozwalają przypuszczać, że jesteśmy na progu nowego etapu rozwojowego modeli latających.

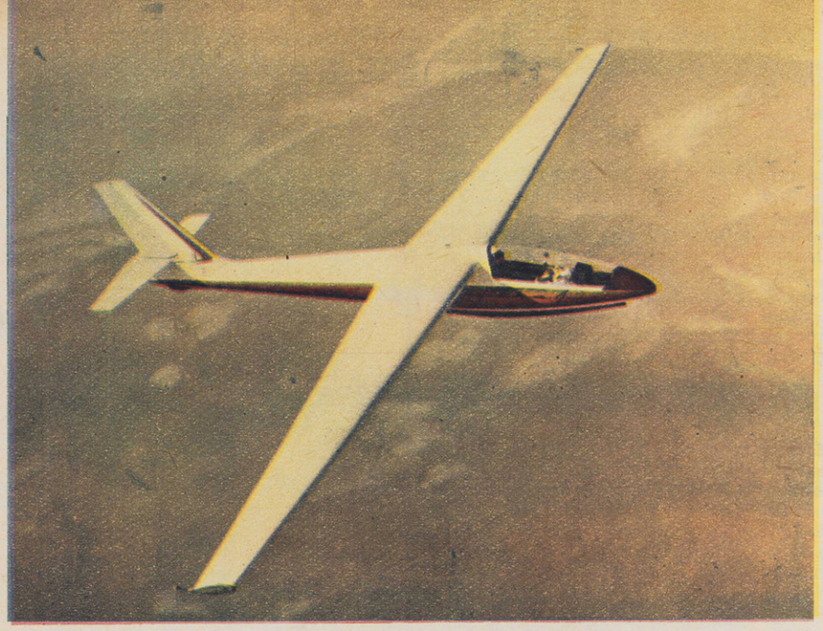
(wg. „Aviation Magazine")

A. T.

Foto: J. Jaron







Szybowiec klasy standard FOKA-4.

LUDZIE SPOZA SZYBOWCÓW

BYŁEM ostatnio w Szybowcowym Zakładzie Doświadczalnym w Bielsku-Białej. Już od pierwszej chwili zetknąłem się z ogromnym tempem pracy, której efektem końcowym są nowoczesne, lśniące lustrzaną powierzchnią w pierwszych promieniach wiosennego słońca szybowce klasy otwartej i klasy standard. Szybowce, na które nie tylko czekają nasi reprezentanci na zbliżające się mistrzostwa świata, ale i cała lotnicza Polska. Z nie mniejszą ciekawością oczekują na polskie szybowce piloci zagraniczni, z którymi zmierzą się nasi zawodnicy. Walka sportowa na mistrzostwach będzie trudna i zacięta. Na starcie stanie naszych czterech pilotów przeciwko dziewięćdziesięciu ośmiu szybownikom z całego świata. Tylu bowiem pilotów zgłosiło się do udziału w mistrzostwach świata w Lesznie. Sądzę, że porównanie to nie wymaga komentarzy.

Nasze najnowsze wersje rozwojowe szybowców FOKI i ZEFIRA są już oblatane. Za ich sterem siadał wielokrotnie nasz znakomity pilot doświadczalny Adam Zientek. Gdy rozmawiałem z nim o tych szybowcach, swoim starym zwyczajem uśmiechał się, przy czym uśmiech ten wydał mi się więcej niż optymistyczny.

Gdy niniejszy numer naszego tygodnika znajdzie się w rękach czytelników, na FOKACH i ZEFIRACH latać będą już w Lesznie nasi reprezentanci. Sprawdzać będą oni ich zalety i osiągi w różnych sytuacjach przelotowych i warunkach atmosferycznych.

Podczas pobytu w SZD miałem okazję stwierdzić, ile włożono pracy, ile czasu przeznaczono na różnego rodzaju operacje techniczne, aby trud konstruktorów i robotników, aby wysiłek wszystkich pracowników SZD zaangażowanych przy produkcji FOK i ZEFIRÓW dał oczekiwane owoce.

Oto patrzę, jak na jednym stanowisku roboczym krzątają się technicy przy FOCE-5, na innym przy FOCE-45. Po prawej natomiast nachylają się ludzie w roboczych kombinezonach nad smukłymi jak torpedy ZEFIRAMI-4. Oczywiście praca przy tych szybowcach polegała na ostatecznej kosmetyce tych maszyn. To były ostatnie godziny przed przekazaniem FOK i ZEFIRÓW naszym reprezentantom.

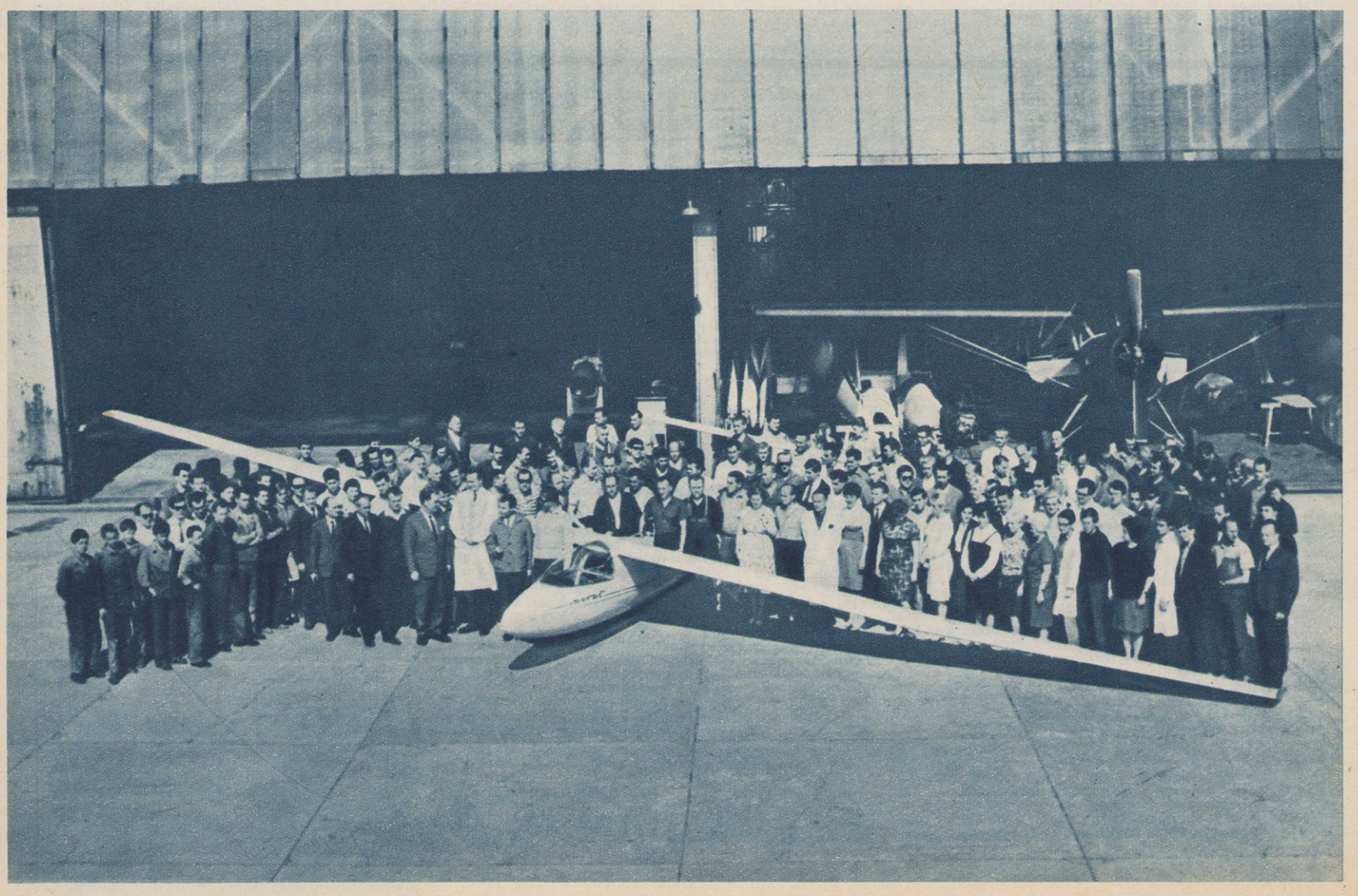
W Szybowcowym Zakładzie Doświadczalnym, który buduje szybowce zawsze doskonałe, oglądałem nie tylko wspomniane już wyżej maszyny, ale także zwykłą codzienną pracę tego zasłużonego dla naszego lotnictwa zakładu doświadczalnego.

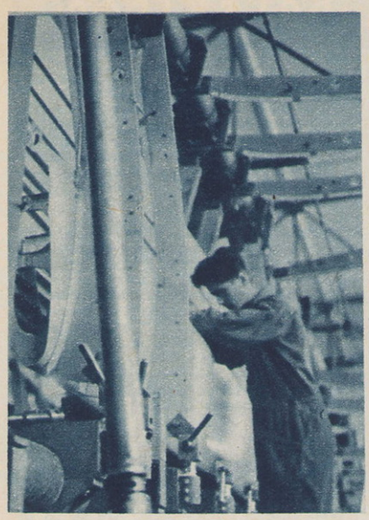
Z satysfakcją obchodziłem stanowiska robocze poszczególnych działów produkcyjnych. Tym razem towarzyszył mi długoletni pracownik SZD mgr inż. Roman Zatwarnicki. Przypatrywałem się skomplikowanej i zarazem żmudnej pracy robotników, stolarzy, techników i lakierników.

Nie sposób wymienić wszystkich wyróżniających się pracowników, w tym przypadku trzeba by było wymienić więcej niż połowę całej załogi SZD. Świadczy to dobitnie o jej ofiarności i rzetelności w pracy.

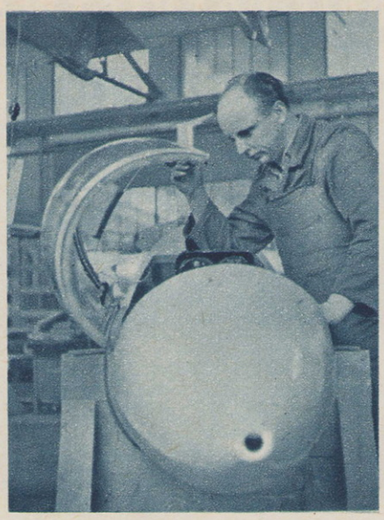
Niemniej jednak chciałbym czy-

Wspólne zdjęcie pracowników Szybowcowego Zakładu Doświadczalnego.

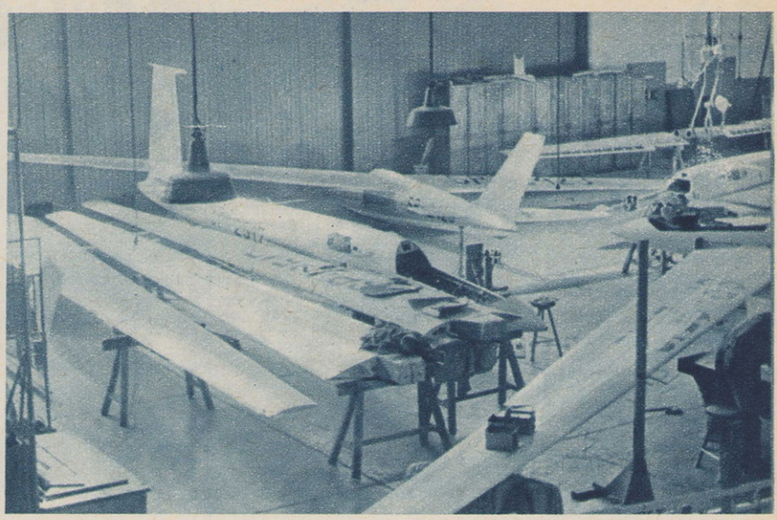




Praca przy skrzydle.



Przy szybowcu ZEFIR-4.



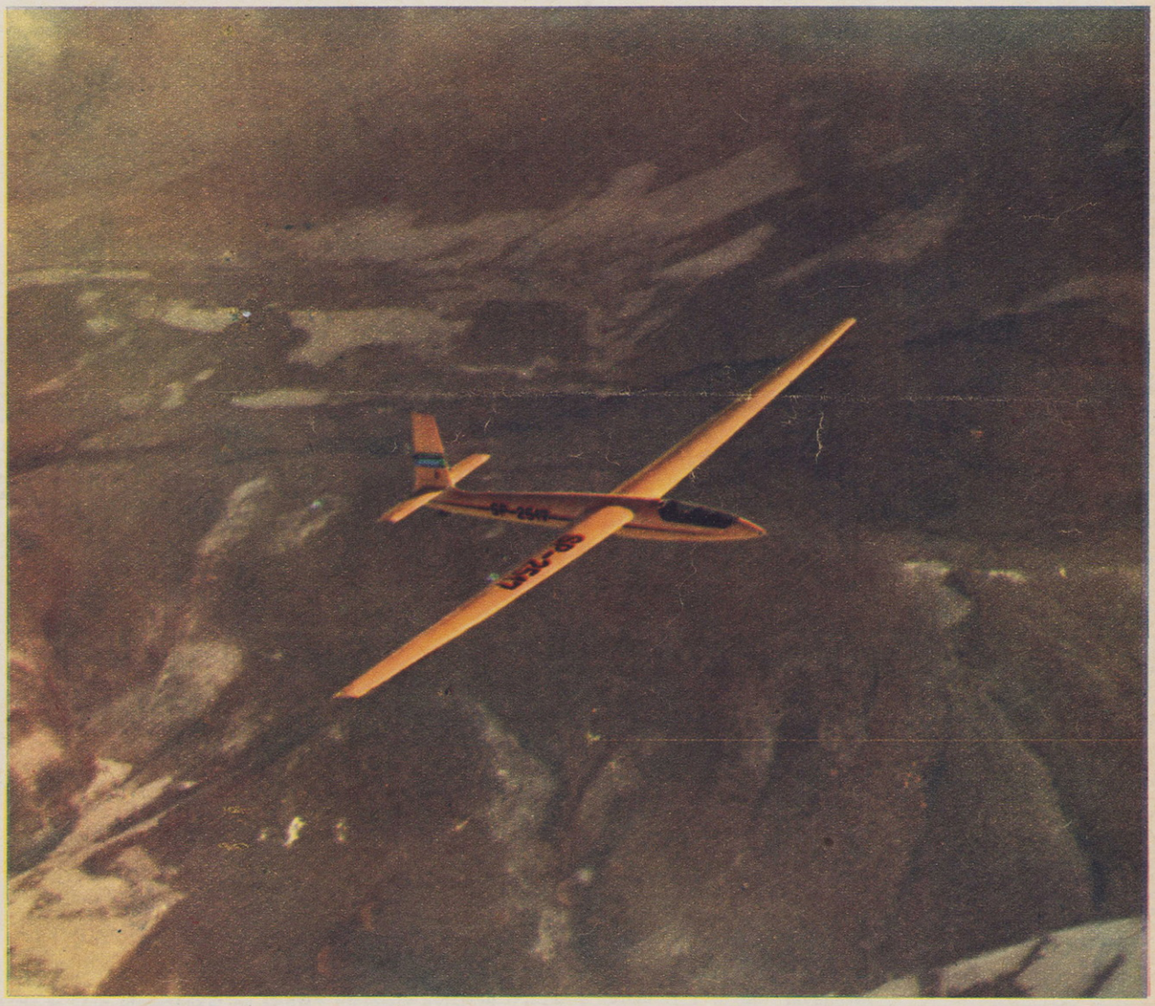
Nowe FOKI i ZEFIRY.

telników zapoznać z kilkunastoma. Na przykład **Antoni Hudecki.** Pracuje w SZD od sierpnia 1948 roku. Początkowo zatrudniony był jako uczeń na montażu, później jako monter, następnie brygadzista i ponownie monter. Należy do specjalistów przy okuwaniu części szybowca, zestawianiu całych elementów oraz prac wykończeniowych. Dalej — **Sylwester Romik,** aktualnie pracujący jako wysoko kwalifikowany stolarz. W SZD pracuje od października 1945 roku. W pewnym okresie był brygadzistą. Pełnił wiele funkcji społecznych. Piastował stanowisko przewodniczącego Rady Zakładowej i zastępcy przewodniczącego Rady Robotniczej. Przez pięć lat był I sekretarzem POP PZPR przy SZD.

Z uznaniem wyraża się kierownictwo działu produkcji o **Józefie Gałuszce** — formierzu szkła organicznego, **Janie Żmii** — brygadziście i formierzu laminatów, **Marianie Olberku** — lakierniku, **Edmundzie Koczurze** — stolarzu i brygadziście pracującym w zakładzie od stycznia 1952 roku.

Michał Rzeszut, na przykład, należy do zdolnych galwanizerów, natomiast **Roman Penkala** zalicza się do wysokiej klasy ślusarzy hartowników. Wysokiej klasy ślusarzem jest **Jerzy Kieliszek.** Ponadto dobrze znane jest w zakładzie nazwisko frezera **Antoniego Maślanki.**

Do długoletnich pracowników SZD, którzy rozpoczęli pracę w produkcji, pracują w niej nadal lub awansowali do innej, należą między innymi: **Mieczysław Gunia** (początkowo zatrudniony jako magazynier; obecnie kierownik zaopatrzenia i kooperacji), **Albin Wymazała** (początkowo pracował jako kierowca, potem kontroler techniczny, a następnie w dziale Głównego Mechanika), **Marian Janiszewski** (zatrudniony od grudnia 1945 roku jako brygadzista, pracował przy montażu prawie wszystkich prototypów szybowców zbudowanych w SZD, zalicza się do pracowników o największym stażu przy produkcji szybowców — ponad 30 lat), **Franciszek Olma** — ślusarz od obróbki ręcznej, (traser, monter szybowca metalowego KORMORAN, pracował przy wykonywaniu części do szybowców PIRAT i ZEFIR-4), **Augustyn Cader** — pracuje od września 1946 roku jako tapicer lotniczy, brygadzista (racjonalizator, społecznik, aktywny działacz komitetu FJN), **Rudolf Czauderna** — tokarz (zaczął pracę w SZD w sierpniu 1946 roku jako pomocnik mechanika, następnie jako tokarz, monter, szlifierz, ślusarz i hartownik, ma uprawnienia mistrzowskie w zakresie tokarstwa, racjonalizator, w latach pięćdziesiątych przodownik pracy).



ZEFIR-4 podczas prób w locie.

Zdjęcia: B. Koszewski, A. Ziemiński, J. Szymański, J. Roman

W Szybowcowym Zakładzie Doświadczalnym wre codzienna, twórcza praca konstruktorów, techników i robotników. Jej efektem końcowym są osiągnięcia naszego szybownictwa. Osiągnięć tych nie byłoby, gdyby nie stała troska państwa ludowego, które stwarza przemysłowi szybowcowemu warunki systematycznego rozwoju.

Nasi piloci latają wyłącznie na szybowcach konstrukcji i produkcji polskiej, wyposażonych w polskie przyrządy pokładowe. Możemy się poszczycić w dziedzinie szybownictwa wielkimi osiągnięciami zarówno sportowymi, jak i technicznymi, na arenie międzynarodowej. Jest to dużą zasługą konstruktorów pracujących w Szybowcowym Zakładzie Doświadczalnym w Bielsku-Białej. Wykorzystując doświadczenie zdobywane w codziennym użytkowaniu i w różnorodnych imprezach — zwłaszcza międzynarodowych — oraz najnowsze osiągnięcia techniki, opracowują coraz nowocześniejsze konstrukcje i w chwili obecnej mogą się poszczycić ogromnym dorobkiem.

W SZD powstają nowe prototypy szybowców, odznaczające się śmiałymi i nowoczesnymi rozwiązaniami. Nasze nowe konstrukcje nie tylko zaspokajają potrzeby krajowe, lecz coraz częściej i liczniej pojawiają się na rynkach zagranicznych.

TADEUSZ MALINOWSKI

AEROKLUBY

JELENIA GÓRA

AEROKLUB Jeleniogórski jako pierwszy przyszedł z dużą pomocą nowo powstałemu Aeroklubowi Zagłębia Miedziowego w Lubinie. W połowie marca br. przekazano 4 szybowce. Przygotowano je w bardzo trudnych warunkach atmosferycznych, jakie panowały w tym czasie w Karkonoszach, tj. nadano klasę i przetransportowano na koszt Aeroklubu Jeleniogórskiego do Lubina. Słowa uznania należą się mechanikom szybowcowym AJ za wzorowe przygotowanie, nienowych już, szybowców dla najmłodszego aeroklubu. Przeniesiono również jednego z lepszych mechaników szybowcowych Tadeusza Marszałkowskiego do pracy w Lubinie. Udzielono wszechstronnej pomocy sprzętowej ekipie skoczków z Lubina podczas II Zimowych Zawodów Spadochronowych. Przekazano nieodpłatnie kompletny zestaw modelarski dla sekcji w Lubinie. Częściowo już uregulowano przeniesienie z AJ około 46 pilotów i skoczków do nowo powstałego aeroklubu.

Zarząd i kierownictwo AJ, pomimo że nie składali deklaracji odnośnie udzielenia pomocy na I Walnym Zgromadzeniu Wyborczym Aeroklubu Zagłębia Miedziowego, to jednak w imię dobra rozwoju naszego stowarzyszenia będą zawsze starać się właściwie współpracować. Szczególnie współpraca ta jest konieczna między najbliższymi sąsiadami. Wydaje nam się, że współpraca i wzajemna pomoc pozwoli na właściwy rozwój naszych aeroklubów.

„ZET"

GDAŃSK

W Komendzie Gdańskiej Chorągwi Harcerstwa odbył się, w dniu 1 kwietnia 1968 r. uroczysty apel z udziałem konsula generalnego ZSRR w Gdańsku Iwana Borisowa, przedstawicieli polskiego lotnictwa wojskowego oraz członków Aeroklubu Gdańskiego, poświęcony pamięci bohatera kosmosu J. Gagarina.

Po odczytaniu rozkazu Komendy Gdańskiej Chorągwi Harcerstwa o nadaniu imienia Jurija Gagarina szczepom harcerskim przy szkole nr 1 w Gdyni i szkole nr 2 w Nowym Stawie oraz kręgowi Instruktorów Popularyzacji Lotnictwa przy Komendzie Chorągwi, konsul generalny ZSRR I. Borisow wręczył akty nominacyjne. Zebrani uczcili minutą ciszy pamięć pierwszego kosmonauty J. Gagarina oraz płk. Władimira Sieriegina.

Uroczystość nadania imienia bohaterskiego kosmonauty szczepom harcerskim była jednocześnie wyrazem hołdu tym wszystkim bohaterom przestworzy, którzy wnieśli wkład w rozwój lotnictwa i opanowanie Kosmosu.

O drodze ludzkości w przestworza, o ludziach lotnictwa i kosmonautach mówił kpt. Kazimierz Fierymiec.

Ireneusz Zapaśnik

SZCZECIN

W dniu 23 marca br. w Zamku Książąt Pomorskich odbyło się Walne Zgromadzenie członków Aeroklubu Szczecińskiego.

Obrady poprzedziła uroczystość wręczenia odznaki mistrza sportu w szybownictwie, którą otrzymał szef wyszkolenia Antoni Wróbel. Aktu dekoracji dokonał wiceprzewodniczący WKKFiT w Szczecinie mgr Henryk Kozłowski. Ponadto wręczone zostały przez przedstawiciela APRL mgr inż. E. Pujszę dyplomy uznania, które otrzymali piloci: H. Koniczka i T. Kleszczewski. Za zasługi w rozwoju sportu szczecińskiego pamiątkowe medale otrzymali: Helena Wróbel, E. Witkowski i Cz. Staniewicz.

Uczestnicy obrad dokonali oceny dotychczasowej pracy oraz omówili zadania na najbliższy okres. Na wniosek pracowników etatowych aeroklubu, którzy już wcześniej odpowiedzieli na apel Społecznego Komitetu budowy Centrum Zdrowia Dziecka, uczestnicy Walnego Zgromadzenia zebrali na ten cel kwotę 214 zł.

Obradom przewodniczył prezes Aeroklubu Szczecińskiego mgr Stanisław Siewierski.

P. Radomiński

BIAŁYSTOK

W dniu 27 marca br. w białostockim Klubie Międzynarodowej Prasy i Książki otwarto wystawę fotogramów lotniczych Zenona Kadziewicza. Na 35 fotogramach artystycznych autor pokazał piękno sportu lotniczego i działalność poszczególnych sekcji Aeroklubu Białostockiego.

W uroczystym otwarciu wystawy uczestniczyli dziennikarze z „Gazety Białostockiej", „Sztandaru Młodych", „Trybuny Ludu", „Nowej Wsi", „Niwy", radia i telewizji oraz przedstawiciele organizacji młodzieżowych ZMS i ZMW, a także władze Aeroklubu Białostockiego. Po zwiedzeniu wystawy goście udali się na lotnisko, gdzie spotkali się z członkami Prezydium Zarządu AB i zapoznali się z działalnością, osiągnięciami i planami aeroklubu na 1968 rok. Na zakończenie spotkania dziennikarze mieli możność zwiedzenia miasta z lotu ptaka.

Wystawa cieszy się dużym powodzeniem wśród młodzieży i społeczeństwa. Zyskała też pochlebne opinie znawców fotografiki. Po ekspozycji w Klubie MPiK fotogramy Z. Kadziewicza planuje się wystawić w miastach powiatowych województwa oraz przy okazji różnych uroczystości i obozów.

Helena Latawiec

DO i OD REDAKTORA

POPULARYZUJMY LOTNICTWO

Szanowny Panie Redaktorze!

Kto kocha lotnictwo, w tym szybownictwo, a dokładniej historię lotnictwa i szybownictwa w Polsce, niech poczyta sobie artykuł seniora lotnictwa Kazimierza Chorzewskiego pt. „Zaczęło się od bramy" w „Tygodniku Powszechnym" (nr 11 z 17 marca 1968 r) oraz drugi artykuł tegoż autora pt. „Cztery minuty i trzynaście sekund" w tymże samym tygodniku (nr 13 z 31 marca 1968 r.).

„Tygodnik Powszechny" sygnalizuje też przygotowanie książki ze wspomnieniami Kazimierza Chorzewskiego. Oby jak najprędzej dostała się ona do rąk szerokich mas.

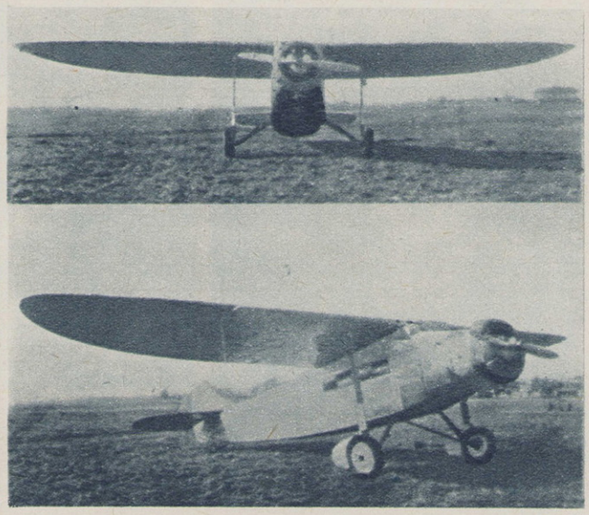
Z poważaniem
jeden z entuzjastów
Marian Orczykowski

PS. Przyłączam się do apelu mgra Józefa Glanca z jego listu „Lotnictwo to też sport" („SP" — 12/1968).

M. O.

Z HISTORII LOTNICTWA POLSKIEGO

O PEWUESACH I PEZETELACH



Prototyp samolotu PWS-24. Był to mały samolot pasażerski dla 4 osób.

Ten sam prototyp PWS-24, który po zakończeniu prób w ITBL powrócił do Podlaskiej Wytwórni Samolotów, gdzie otrzymał inną amortyzację oraz silnik Lorraine-Algol. Tak powrócił do dalszych prób użytkowych w PLL LOT. Zdjęcia wykonane wiosną 1932 r.

Wyżej: Prototyp samolotu PWS-24 po zakończeniu prób w IBTL, lecz jeszcze przed przeróbkami. Oprócz zmian wymienionych przy poprzednim zdjęciu, usunięto owiewki, przeprojektowano stopień wejściowy i zmieniono malowanie (przód kadłuba aż do bagażnika pomalowano na granatowo, dalej — na srebrno). Zdjęcie z jesieni 1931 r. Obok samolotu — autor artykułu. Niżej: Samolot PWS-54 z silnikiem Wright 220 KM. Zabierał 5 osób i pilota. Nie był budowany seryjnie.

W uzupełnieniu cyklu „Polskie konstrukcje lotnicze" oraz artykułu „Ostatni mohikanin" (mówiący o rodzinie samolotów PZL — 23 „Karaś") zamieszczamy ciekawe zdjęcia i uwagi nadesłane przez p. Bronisława Ratajczaka, zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego, członka Klubu Seniorów Lotnictwa.

W związku z krążącymi pogłoskami, że trzy samoloty typu PZL-43, będące dalszą wersją PZL-23 przeznaczoną dla Bułgarii, znalazły się z początkiem drugiej wojny światowej w Mielcu i dalszy ich los jest nieznany, chciałbym wyjaśnić co następuje.

Pracowałem w Mielcu od maja 1939 roku do wybuchu wojny (do czasu ewakuacji) na stanowisku kierownika startu. Od 12 października 1939 roku przez cały okres okupacji pracowałem również w Zakładzie. Wobec tego mogę stwierdzić, że do czasu ewakuacji Zakładu i wkroczenia hitlerowców żadnych PZL-43 w Mielcu nie było — chociaż p. Cyprian w swojej książce „Komisja stwierdziła" też pisze o tych trzech maszynach. Ale są to informacje pochodzące od plotkarzy.

Sprawa przedstawia się inaczej. Z początkiem 1940 roku nadszedł koleją do Mielca jeden samolot PZL-43 z instytutu lotnictwa w Rechlinie w Niemczech. Samolot ten posiadał znaki bułgarskie i pochodził z Zakładu PZL Okęcie—Paluch w Warszawie, gdzie go przed wysyłką do Bułgarii została wojna. Miał uszkodzoną krawędź natarcia skrzydła oraz przestrzeloną głowicę na jednym z cylindrów silnika. W Mielcu zaginął jeden z segmentów układu sterowania. Potem samolot ten został naprawiony, segment sterowania odtworzony, a cylinder sprowadzony z Okęcia (od innego silnika tego samego typu). Odmalowany egzemplarz PZL-43 oblatał następnie hitlerowski pilot fabryczny podoficer Winkler. Zdemontowany po oblocie samolot został wysłany koleją do Bułgarii.

Taka jest prawda o samolotach PZL-43 w Mielcu w latach wojny.

A teraz wyjaśnię i sprostuję szereg różnych twierdzeń na temat samolotu PWS-24.

Przede wszystkim Instytut Badań Technicznych Lotnictwa (IBTL) mocował do celów pomiarowych na goleni amortyzatora podwozia naczej anemograf, nigdy natomiast nie było tam rurki Pitota. Rurka Pitota na wszystkich wersjach PWS-24 była umieszczona na krawędzi natarcia płata, na lewym skrzydle, mniej więcej w połowie odległości od osi kadłuba w kierunku światła pozycyjnego (tak jak w Fokkerze F-VII).

Dalej, układ amortyzacji podwozia zastosowany w prototypie PWS-24 był układem amortyzacji użytym w prototypie samolotu pasażerskiego PWS-21 oraz PWS-21 bis. Ponieważ układ ten nie zdał egzaminu w czasie prób w IBTL, przeprojektowano go, wzorując się częściowo na układzie amortyzacji samolotu Fokker F-VII (przesunięto amortyzator wyżej na goleni). Jednocześnie do tego prototypu zabudowano dla celów doświadczalnych silnik Lorraine-Algol o mocy 300 KM. Dalsze próby długotrwałe prowadzono w PLL LOT. Seria samolotów PWS-24 z silnikiem Wright o mocy 220 KM nadeszła w liczbie 6 maszyn w 1933 roku. Samoloty te były użytkowane jako pasażerskie na liniach krajowych wyręczając częściowo stare metalowe samoloty Junkers F-13. Były też stosowane częściowo do celów fotogrametrycznych i po przeróbce wg wymogów „Foto-Lotu" wyręczały trzysilnikowe Fokkery. Owiewki kół w prototypie PWS-24 w czasie prób były wykonane nie z blachy duralowej, a z cienkich rurek stalowych obciągniętych płótnem i pokrytych cellonem oraz srebrną farbą. Z owiewek tych zrezygnowano i samoloty z pierwszej serii z silnikami Wright o mocy 220 KM i z drugiej — z silnikami „Wasp" o mocy 400 KM przychodziły już z Wytwórni bez owiewek. Duralowe owiewki zastosowano natomiast w prototypie samolotu-taksówki PWS-54.

Ze względu na postęp techniczny wymienione samoloty PWS-24 z silnikami Wright 220 KM zostały wycofane na początku 1936 roku i skasowane. Ich miejsce zajęła druga wersja PWS-24 z silnikiem „Wasp" 400 KM. Samoloty te były również wykorzystywane częściowo do przewozu pasażerów, a częściowo służyły potrzebom „Foto-Lotu".

Powyższe uwagi opieram nie tylko na tym, że byłem długoletnim pracownikiem przedwojennego PLL LOT (w latach 1929—1933, pracowałem na stanowisku szefa mechaników w Warszawie, a w latach 1937—1939, jako kierownik startu na Okęciu), ale również na literaturze technicznej z tego okresu.

BRONISŁAW RATAJCZAK

PIOTR SPRYSZYŃSKI — Piaseczno, pta Wielgie, pow. Lipno, woj. bydgoskie. Ma lat 15 i jest uczniem ósmej klasy szkoły podstawowej. Interesuje się lotnictwem wojskowym. Chciałby korespondować z kolegami i koleżankami na interesujące go tematy oraz wymieniać z nimi zdjęcia lotnicze. Język obcy — rosyjski.

*

MIECZYSŁAW URBAN — Gdynia, ul. Partyzantów 42 m. 17. Jest uczniem siódmej klasy szkoły podstawowej. Pasjonuje się lotnictwem, zbiera modele lotnicze z masy plastycznej, dane, sylwetki i zdjęcia samolotów. Jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski". Chciałby korespondować z kolegami o podobnych zainteresowaniach.

*

MIROSŁAW RASZKA — Góra Kalwaria, ul. KRN 4 m. 12, woj. warszawskie. Ma lat 13, jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski". Interesuje się lotnictwem wojskowym i cywilnym. Chciałby korespondować na tematy lotnicze z pilotami oraz kolegami i koleżankami. Szczególnie pragnie nawiązać korespondencję z pilotem.

SPORT LOTNICZY NA ZAPAŁKACH

Na wniosek Aeroklubu PRL przemysł zapałczany wyprodukował i przekazał placówkom handlowym na terenie całego kraju zapałki z etykietkami popularyzującymi podstawowe dziedziny sportu lotniczego w Polsce, którego reprezentantem jest Aeroklub PRL.

Seria składa się z 25 etykiet, które przedstawiają sport modelarski, szybowcowy, samolotowy, spadochronowy i balonowy.

Zachęcamy wszystkich zbieraczy etykiet zapałczanych, a szczególnie kolekcjonerów młodzieżowych, zrzeszonych w kołach lotniczych Aeroklubu PRL, do kompletowania serii. W przyszłości będzie bowiem rozpisany konkurs, w którym udział będą mogli brać posiadacze wymienionej tu serii.

(Kun)

W lotniczej księgarni

Marcel Julian ● THE BATTLE OF BRITAIN ● The Orion Press New York 1968, str. 220, fot. 60

Nadesłana do redakcji książka o bitwie powietrznej nad Anglią w 1940 r. jest tłumaczeniem z francuskiego na angielski. Autor na podstawie obfitej literatury, rozmów z uczestnikami bitwy, a nawet autopsji dawnych lotnisk brytyjskich i niemieckich, napisał dzieło, które jest relacją ścisłą (nazwiska, numery jednostek brytyjskich i niemieckich, daty, prawdziwe oraz propagandowe ilości zestrzeleń po obu stronach) i jednocześnie pełną iście francuskiego polotu i humoru. Chociaż historyk lotnictwa nie znajdzie tam zapewne zbyt wiele rewelacji i rzeczy nieznanych to jednak sam układ książki, znakomicie oddane nastroje naczelnych władz hitlerowskich oraz szczerze pokazane kontrowersje pomiędzy brytyjskimi dowódcami grup lotniczych, warte są przestudiowania dla wszystkich interesujących się głębiej historią drugiej wojny światowej.

Oczywiście trzeba znać język angielski (książka jest zresztą napisana bardzo łatwym stylem) i mieć okazję wypożyczenia „The Battle of Britain", książki dostępnej jedynie w wielkich bibliotekach. Cennym uzupełnieniem tego opracowania są fotografie — kilka doprawdy rewelacyjnych, nigdzie dotąd nie publikowanych.

Na marginesie omawianego wydawnictwa nasuwa się pytanie: czy nie najwyższy już czas opracować u nas obszerną książkę typu historyczno-wojskowego na temat bitwy powietrznej 1940 r., bitwy, w której wielką rolę odegrali Polacy? Dotychczas na ten temat ukazało się bardzo dużo artykułów (głównie typu „rocznicowego") oraz dwie książeczki: Kazimierza Paszkowskiego i Bohdana Arcta. Pierwsza z nich jest opracowaniem wysoce naiwnym i do tego pełnym błędów, druga zbyt krótka, o typie wybitnie popularno - młodzieżowym. Tymczasem obecny czytelnik coraz częściej sięga do poważnych, gruntownie opracowanych wydawnictw z okresu minionej wojny. Nie wystarczają mu nawet najciekawiej podane opisy walk. Chce poznać: jak doszło do nich ze względów politycznych, jakie były koncepcje strategiczne sztabu, jak szkolono oddziały różnych państw, kto naprawdę dowodził, a kto był tylko „figurantem" itd., itp.

Autor przyszłej książki o bitwie powietrznej o Wielką Brytanię w 1940 r. nie będzie miał — jeżeli chodzi o materiały — trudnego zadania. Książek — i to często znakomitych — jest na ten temat wyjątkowo dużo. Gdy ukazały się pamiętniki angielskich dowódców lotnictwa myśliwskiego Trencharda oraz Sholto Douglasa, gdy przestały być tajemnicą zakulisowe tarcia tak w sztabach „Luftwaffe" jak i w RAF-ie, gdy żyją jeszcze polscy uczestnicy zmagań — nic nie powinno stać na przeszkodzie do solidnego opracowania wartościowego wydawnictwa. Wydawnictwa w pełni napisanego samodzielnie, choć posiłkującego się wieloma źródłami i różnego rodzaju materiałami. Jeżeli powstają kosztowne filmy o tej bitwie, to tym bardziej wprost prosi się o książkowe opracowanie tej pierwszej w historii wojen samodzielnej operacji powietrznej.

J. Kownacki

Poczta lotnicza

KURS INSTRUKTORSKI

Henryk Mordwa — Przasnysz. Jako modelarz lotniczy pierwszej klasy może Kolega starać się o przyjęcie na kurs instruktorski. W tej sprawie należy się jednak zwrócić bezpośrednio do Sekcji Modelarstwa Lotniczego Aeroklubu Warszawskiego — Warszawa, ul. Miedzeszyńska 4, tel. 17 83 11.

AKCESORIA MODELARSKIE

Piotr Spryczyński — Piaseczno, pow. Lipno. Silniczki i różne materiały modelarskie nabyć można w Centralnej Składnicy Harcerskiej — Warszawa, ul. Marszałkowska 82/86. Dla zamiejscowych składnica ta prowadzi sprzedaż wysyłkową za zaliczeniem pocztowym. Silniczek do modelu na uwięzi kosztuje do 200 zł.

Henryk Rozmysłowicz — Krępa, k. Koszalina. O angielskim samolocie myśliwskim z okresu drugiej wojny światowej „Battle", na którym walczyli Polacy, pisaliśmy w „Skrzydlatej Polsce" — nr 43 z 24 października 1965 r. Tam też zamieściliśmy barwną sylwetkę samolotu w trzech rzutach, która może być podstawą do wykonania modelu.

SZKOŁY LOTNICZE

Piotr Żukowski — Zaskale, pow. Nowy Targ. Polskie Linie Lotnicze LOT nie prowadzą żadnej szkoły zawodowej kształcącej kadry techniczne do pracy w lotnictwie. Szkoła taka istnieje natomiast we Wrocławiu. A oto jej nazwa i adres: **Lotnicze Zakłady Naukowe — Wrocław Psie Pole, ul. Kiełczowska 43/53.** Do szkoły tej przyjmowani są kandydaci po szkole podstawowej i po zasadniczej szkole zawodowej (metalowej).

UWAGA CZYTELNICY!

Apelujemy i prosimy:
INFORMUJCIE NAS O KAŻDEJ TRUDNOŚCI, O WSZYSTKICH KŁOPOTACH ZWIĄZANYCH Z NABYCIEM „SKRZYDLATEJ POLSKI" w kioskach „Ruchu".

- Czy możesz w swoim kiosku nabyć „Skrzydlatą Polskę"?
- Jeśli możesz nabyć — to czy regularnie?
- Czy możesz wskazać kiosk „Ruchu" na ulicy, bądź w gmachu, w którym nie ma „Skrzydlatej Polski", a są chętni i poszukujący?

WKŁ

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"

Wyróżniona Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale—FAI

Tygodnik lotniczy i astronautyczny
Adres redakcji: Warszawa 1, ul. Widok 6. Telefon: 27-33-78

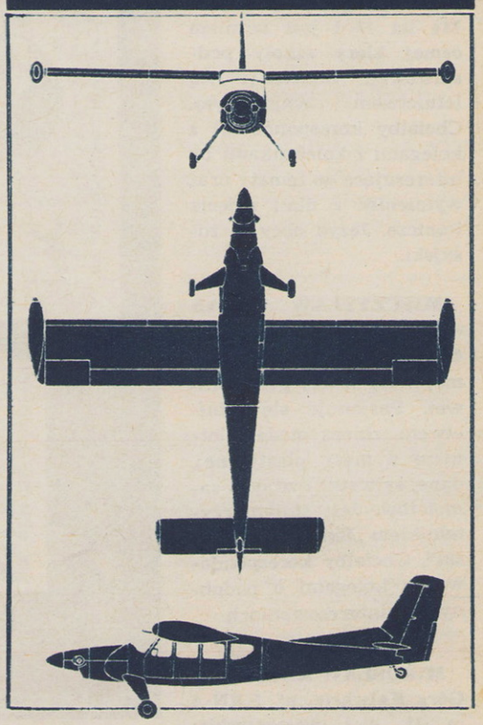
Redaguje Zespół: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — J. ZARĘBSKI; P. ELSZTEIN; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: ST. KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ. Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze zdezaktualizowane można nabyć w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch" — Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, na miejscu lub za zaliczeniem pocztowym. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 30 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 3168 N-81

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

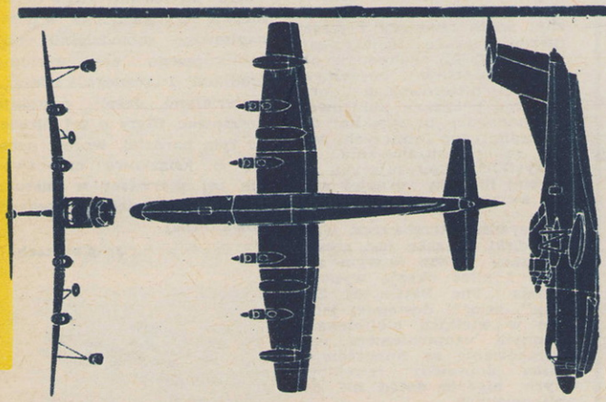
Z lewej: Seria zdjęć wykonanych z prędkością przesuwu 1 klatka na sekundę, przedstawiająca start samolotu Helio „Courier-2" przy wietrze czołowym 30 km/h. Podziałka wysokości i długości startu — w stopach (1 stopa = 0,305 m).

Z prawej: Jednym z przedstawicieli rodziny samolotów krótkiego startu zakładów Helio jest samolot transportowy „Stallion", produkowany w liczbie 6 maszyn miesięcznie. Silnik turbośmigłowy PT-6A-6 lub Garrett TPE-331-2 o mocy 600 KM. Rozpiętość — 12,71 m, długość — 12,05 m, wysokość — 2,8 m, pow. nośna — 22,6 m². Ciężar własny — 1 258 kG, ciężar całkowity — 2 313 kG. Prędkość max. — 317 km/h, prędkość min. — 61 km/h, wznoszenie — 8 m/s. Start na przeszkodę 15 m — 240 m, lądowanie znad przeszkody 15 m — 152 m. Zasięg z ładunkiem handlowym 650 kG — 740 km. Zasięg max. — 4 200 km. Konstrukcja metalowa.

HELIO HST-550 „STALLION"

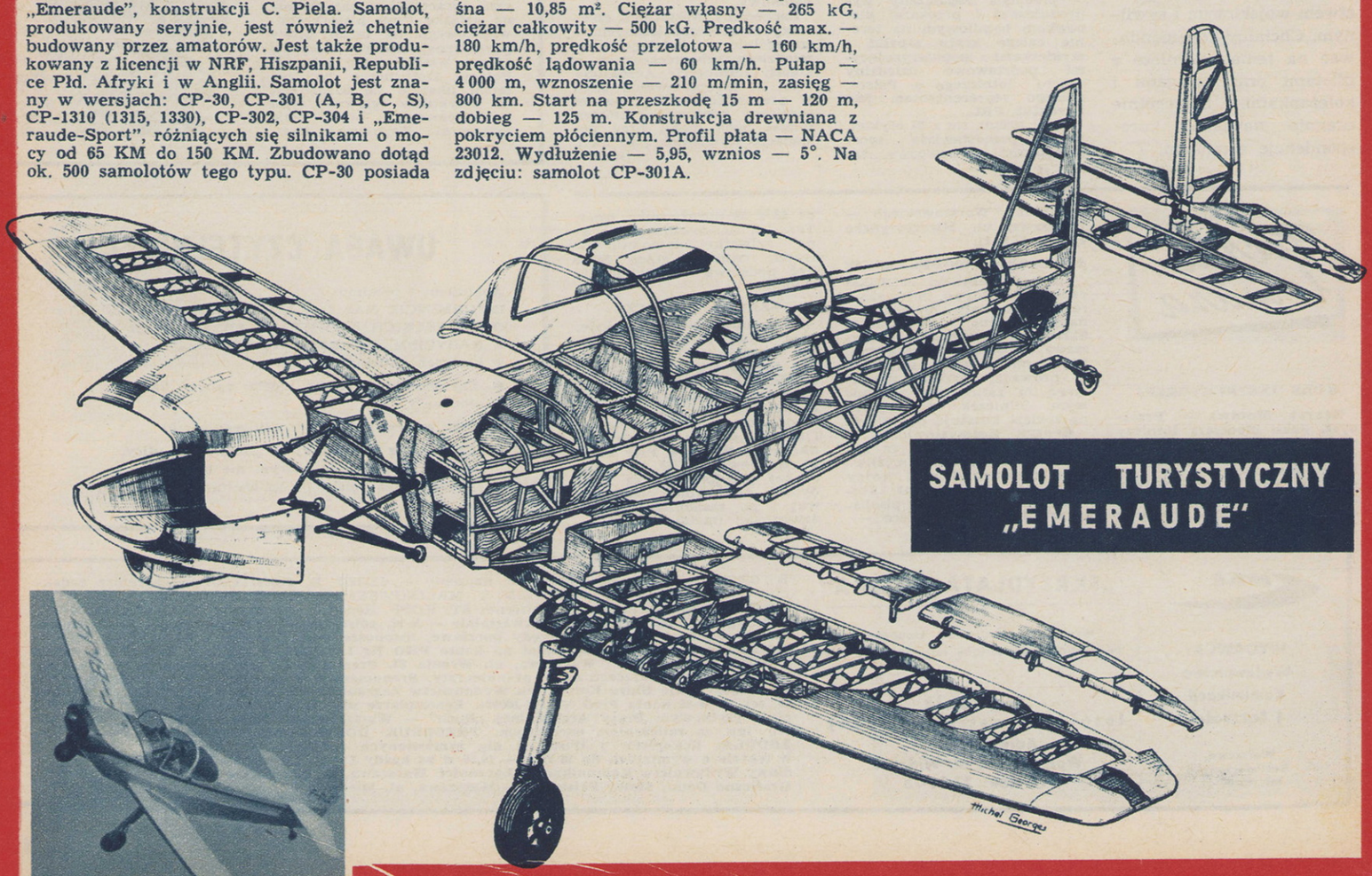


ŁÓDŹ LATAJĄCA



Nieczęsto pojawiają się na naszych łamach samoloty japońskie. Dziś podajemy jeden z nich: wodnosamolot patrolowej służby przybrzeżnej Shin Meiwa PX-S konstrukcji dr K-i kuhara. Prototyp oblatano 17.X.1967 r. Cztery silniki turbośmigłowe T-64 budowane z licencji w Japonii pod oznaczeniem IHI-10, o mocy 2 850 KM. Zamówiono 40 maszyn tego typu. Rozpiętość — 32,8 m, długość — 33,5 m, wysokość — 9,7 m, pow. nośna — 135 m². Ciężar własny — 23 515 kG, ciężar całkowity max. — 39 400 kG. Prędkość max. 546 km/h, prędkość przelotowa (2 silniki) — 315 km/h, prędkość wodowania — 83 km/h, wznoszenie — 11,5 m/s, pułap — 9 020 m, zasięg max. — 4 735 km. Szczególną uwagę zwrócono na mechanizację płata, dzięki czemu uzyskano niezwykle małą, jak na samolot tej wielkości, prędkość minimalną.

Przekrój perspektywiczny pokazuje francuski 2-miejscowy samolot turystyczny CP-30 „Emeraude", konstrukcji C. Piela. Samolot, produkowany seryjnie, jest również chętnie budowany przez amatorów. Jest także produkowany z licencji w NRF, Hiszpanii, Republice Płd. Afryki i w Anglii. Samolot jest znany w wersjach: CP-30, CP-301 (A, B, C, S), CP-1310 (1315, 1330), CP-302, CP-304 i „Emeraude-Sport", różniących się silnikami o mocy od 65 KM do 150 KM. Zbudowano dotąd ok. 500 samolotów tego typu. CP-30 posiada silnik Continental A-65 o mocy 65 KM. Rozpiętość — 8,3 m, długość — 6,03 m, pow. nośna — 10,85 m². Ciężar własny — 265 kG, ciężar całkowity — 500 kG. Prędkość max. — 180 km/h, prędkość przelotowa — 160 km/h, prędkość lądowania — 60 km/h. Pułap — 4 000 m, wznoszenie — 210 m/min, zasięg — 800 km. Start na przeszkodę 15 m — 120 m, dobieg — 125 m. Konstrukcja drewniana z pokryciem płóciennym. Profil płata — NACA 23012. Wydłużenie — 5,95, wznios — 5°. Na zdjęciu: samolot CP-301A.



SAMOLOT TURYSTYCZNY „EMERAUDE"